Nr. 4/6. Februar 1971 Preis 1.50 DM C 21444 D

Deutsche AUTO Zeitung

Harter Test: Ist das Audi 100 Coupé sein Geld wert?

Achtung 1. März: Neue Gesetze Neue Schilder

Der Trick mit den Aufpreisen:

Wie teuer sind neue Autos wirklich?



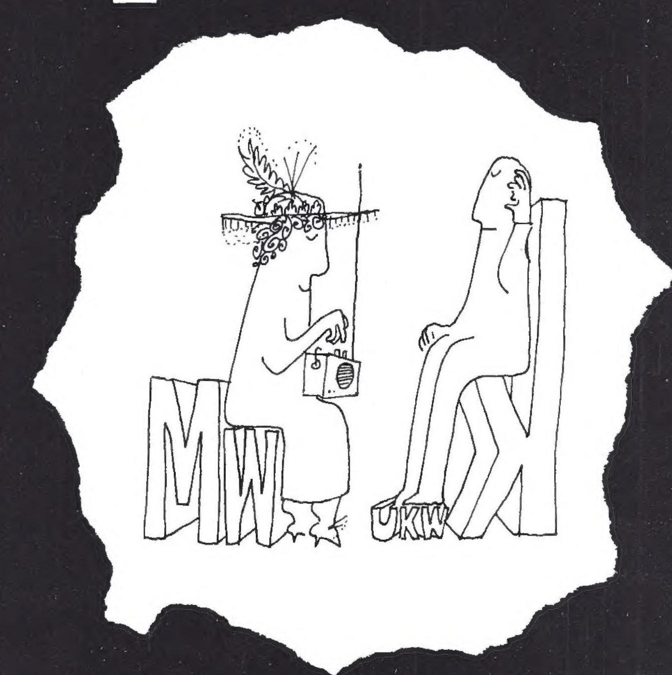
So gut wie im Prospekt?

Der neue Simca/Chrysler 180

Wir helfen gegen Werkstatt-Nepp

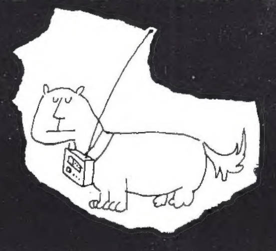
Belgien bfr. 25.– Dänemark dkr 3.60 Frankreich ffr. 3.– England p 20.– Italien Lire 320.– Luxemburg lfr. 23.– Niederlande hfl 2.– Österreich öS 13.– Schweden skr 3.– (incl. moms) Schweiz sfr. 2.– Spanien Ptas 38.– Gedruckt in Holland

Tanken Sie pausenlos



Radio Luxemburg Stimmung

Auf der verstärkten Kurzwelle, auf MW und UKW.
KW – 49,26 m-Band von 6^{15} Uhr morgens
bis 1^{00} Uhr nachts.
MW – 208 m von 6^{15} bis 18^{00} Uhr.
UKW – Kanal 33 und 6 von 6^{00} Uhr morgens
bis 1^{00} Uhr nachts.



INHALT

Leserforum

Aktion gegen Werkstattnepp 38
Briefe 60

Kolumne

Willi Mertens über die Unterwelt 6

Information

Nachrichten 4
Tip: Wohin mit dem Feuerlöscher? 5
Brüsseler Auto-Show 8
Geschäfte mit Nachwuchsrennfahrern 8
Todesurteil für VW-Prototyp 9
Warum GM-Boß Roche tobte 9
Alles über die neue StVO 10
Kommentare zur Absage der IAA 22
Der Trick mit den Aufpreisen 24
Preise ausländischer Autos 26
Neu: Ford GT 70, BMW Touring 30

Test

Chrysler 160/180 12
Audi Coupé S 40

Magazin

Oldtimer: Talbot, Baujahr 1927 33
Die Geschichte der Rallye Monte Carlo 52

Reportage

Was man mit Werkstätten so erlebt 38
Todesstrecken in Deutschland 46

Sport

Giuntis Tod in Argentinien 18
Porsches Krach mit der Sportkommission 50
Sport Steno 51
Die Stuart-Turner-Story 58

Satire

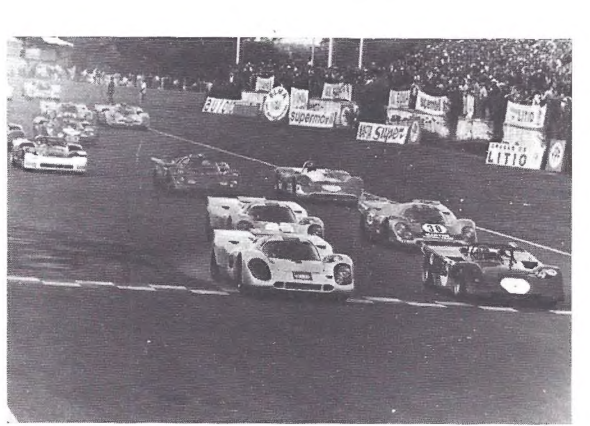
Schwarze Ecke 4
Cartoon 21
Dippeling Dagama 63

Impressum 66



Die neue Verkehrsordnung

Am 1. März tritt die neue Straßen-Verkehrsordnung in Kraft. Erstes Gebot: Defensives Fahren (S. 10)



Todessturz beim ersten Rennen

Der erste Lauf zur Markenweltmeisterschaft, den Porsche gewann, endete mit einer Katastrophe: Italiens Star-Pilot Giunti starb auf der Piste in Buenos Aires (S. 18)



Audis Top-Modell

Was das Audi-Coupé mehr zu bieten hat als eine schnelle Karosserie, untersucht ein Test (S. 40)



Was auf der B 6 passiert

Unfälle, Tote und Verletzte am laufenden Band gibt es auf der B 6 bei Bremen (S. 46)

NACHRICHTEN

VW: Plus 6 Prozent
2 215 000 Autos baute 1970 die Volkswagenwerk AG einschließlich Audi und NSU. Damit erhöhte sich die Produktion gegenüber dem Vorjahr um sechs Prozent. Audi allein baute 166 000 Wagen (+ 38 Prozent) und NSU allein 151 000 (+ 4,7 Prozent). Der Konzernumsatz stieg um zwölf Prozent auf 15,6 Milliarden DM.

Opel: Plus 2,5 Prozent
Mit einer Gesamtproduktion von 820 851 Personen-, Liefer- und Lastwagen überbot die Adam Opel AG 1970 den bisherigen Produktionsrekord von 1969 (801 205 Einheiten) um 2,5 Prozent.

Ford: Plus 10,6 Prozent
681 000 Pkw, Kombis und leichte Nutzfahrzeuge bauten 1970 die Ford-Werke und erzielten damit gegenüber dem Vorjahr (613 000) einen Zuwachs von 10,6 Prozent.

Mercedes: Plus 9,2 Prozent
Die Daimler-Benz AG baute 1970 280 419 Personenwagen, 9,2 Prozent mehr als 1969 mit 256 713. Der Umsatz stieg um 22,5 Prozent.

Deutsche Fiat: Rekord
Die Deutsche Fiat AG in Heilbronn verkaufte 1970 über 150 000 Fahrzeuge, 8,56 Prozent mehr als im Vorjahr. Der Umsatz stieg von 774 Millionen DM im Jahre 1969 auf rund 900 Millionen DM im Jahre 1970.

Volvo: Umsatz verdoppelt:
Mehr als 10 000 Pkw lieferte 1970 die Volvo GmbH in Dietzenbach aus. Damit konnte sie die Zahl der Volvo-Zulassungen in der Bundesrepublik um rund 100 Prozent erhöhen. Der Umsatz stieg von 64,5 Millionen DM im Jahre 1969 auf 120 Millionen DM im Jahre 1970.

Simca: Guter Zuwachs
Die Deutsche Simca GmbH in Neu-Isenburg verkaufte 1970 75 410 Wagen gegenüber 53 900 im Jahre 1969. Damit erwies sich die Deutsche Simca als abnahmefreudigste Tochter des französischen Mutterwerks, das 370 140 Autos baute. Davon gingen 66,5 Prozent in den Export.

Wieder 800 VW do Brasil
Das brasilianische Zweigwerk der Volkswagen AG, dessen Produktion nach einem Großbrand am 18. Dezember 1970 stillgelegt werden mußte, baut jetzt wieder täglich 800 Wagen. Im Mai soll die Kapazität von 1200 Autos je Tag erreicht werden.

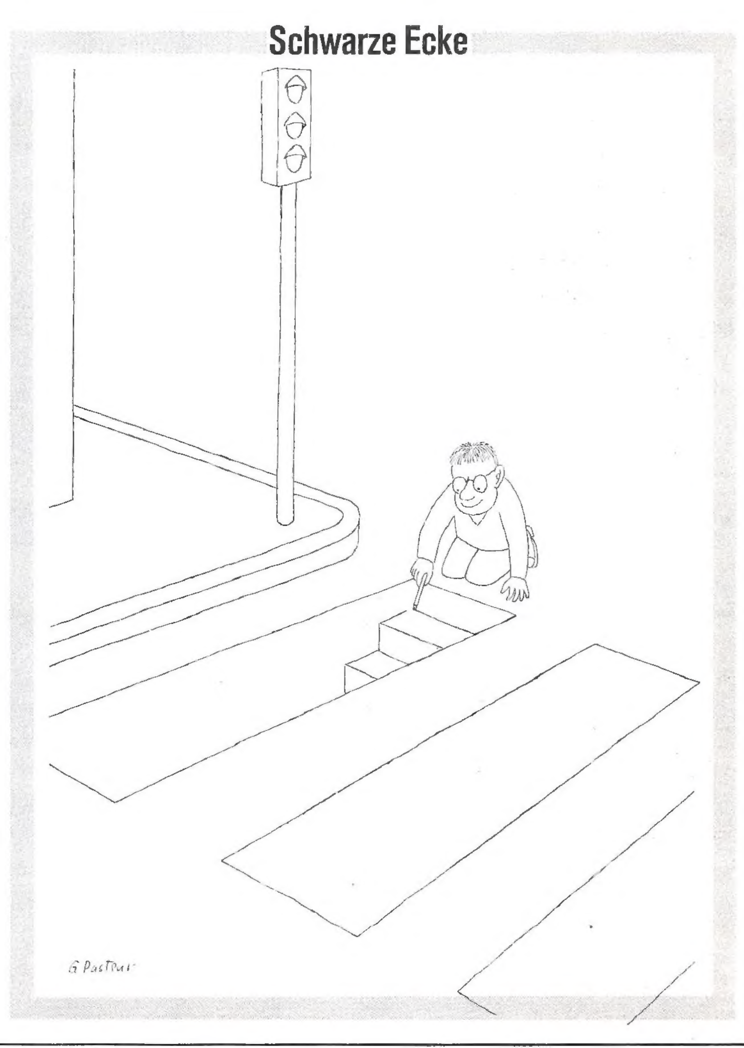
DAF Marathon in Serie
Das holländische Automobilwerk DAF stellt den Typ 55 Marathon künftig serienmäßig her. Bisher war er nur mit einem Tuningsatz aus dem normalen DAF 55 zu bauen. Der serienmäßige Marathon unterscheidet sich vom normalen 55 durch farblich abgesetzte Streifen auf den Flanken, eine um zehn PS auf 55 PS erhöhte Motorleistung, kleinere, aber breitere Felgen sowie durch einen Bremskraftverstärker.



In Serie: DAF 55 Marathon

Mit Spikes nur 90 km/h
In Frankreich dürfen mit Spikes ausgerüstete Wagen nicht schneller als 90 km/h fahren. Wie der AvD mitteilt, müssen solche Kraftfahrzeuge ein Schild mit der Aufschrift „90" am Heck tragen. Von dieser Regelung sind auch ausländische Fahrzeuge betroffen. Obwohl diese Anordnung gegen internationale Abkommen verstößt, wird empfohlen, das „90"-Schild (an den Grenzstellen erhältlich) aufzukleben, um Schwierigkeit mit der französischen Polizei zu vermeiden.

Schwarze Ecke



Umweltforschung
Im Laufe von zwei Jahren sollen die Belästigungen und die Schädigung der Umwelt durch den Straßenverkehr im Rahmen eines Forschungsauftrages untersucht werden, den das Bundesverkehrsministerium dem Verein Deutscher Ingenieure erteilte. An den Kosten in Höhe von rund 500 000 DM werden sich auch andere EWG-Länder beteiligen. Ingenieure, Mediziner und Ökonomen sollen vorwiegend in Nordrhein-Westfalen den Umfang der Umweltbelästigung durch den Straßenverkehr in Städten, die psychologischen und physiologischen Auswirkungen von Lärm und Abgasen sowie der der Volkswirtschaft entstehenden Kosten analysieren.

Einheitskarosserie
Der BMW 1800 wird künftig nur noch mit der Karosserie des BMW 2000 gebaut.

Maxi-Traktion
Mit einem elektrischen System, das das Durchdrehen der Räder beim Gasgeben auf glattem Untergrund verhindert und den Namen „Max-Trac" trägt, ist das neue Buick-Riviera-Modell von General Motors ausgerüstet.

Schneepflüge nur 40 km/h?
Der ADAC schlägt für Schneepflüge eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h vor. Damit soll das Unfallrisiko beim Überholen der Fahrzeuge gesenkt werden.

Teurer: Mercedes-Benz
Zum zweiten Mal innerhalb von vier Monaten erhöhte die Daimler-Benz AG die Preise der von ihr gebauten Mercedes-Personenwagen. Es kosten jetzt (in Klammern die alten Preise):

200 D . . . 13930 DM (13265 DM),
220 D . . . 14375 DM (13686 DM),
200 . . . . 13375 DM (12743 DM),
220 . . . . 13820 DM (13165 DM),
230 . . . . 15374 DM (14619 DM),
250 . . . . 17039 DM (16184 DM),
280 S . . . 19758 DM (18815 DM),
280 SE . . 21590 DM (20535 DM),
280 SEL . 24587 DM (23421 DM),
300 SEL 3,5 32634 DM (31025 DM),
300 SEL 6,3 45399 DM (43179 DM),
600 . . . . 66933 DM (63714 DM),
250 C . . . 19370 DM (18426 DM),
250 CE . . 20369 DM (19370 DM),
280 SE Coupé . . 30636 DM (29138 DM),
280 SE Cabrio . . 32856 DM (31302 DM),
280 SE 3,5 Coupé . . 33689 DM (32024 DM),
280 SE 3,5 Cabrio . . 37352 DM (35631 DM),
280 SL . . 26640 DM (25364 DM).

Unfallzahlen täuschen

Spezielle Verkehrsunfallzahlen nach Feiertagen will der britische Verkehrsminister nicht mehr veröffentlichen lassen. Sie hätten den oft fälschlichen Eindruck erweckt, als ereigneten sich an Feiertagen besonders viele Unfälle.

Hubschrauberrettung

Auf Privatinitiative soll in Düsseldorf eine wesentliche Verbesserung des Unfallrettungsdienstes erreicht werden. Der kürzlich gegründete Erste Deutsche Helikopter-Club, unter dessen Mitgliedern sich 20 Ärzte, davon drei mit Pilotenschein, befinden, schloß mit der Bundeswehr einen Mietvertrag für vier Hubschrauber ab. Der Start- und Landeplatz liegt in unmittelbarer Nähe der Autobahn. Der Rettungsdienst aus der Luft soll im Frühjahr beginnen.

Händlerkrach mit Honda

Mit der European Honda Motor Trading GmbH in Offenbach stehen die bundesdeutschen Zweirad-Fachhändler und Reparaturwerkstätten auf dem Kriegsfuß. Ursache: Die westdeutsche Tochtergesellschaft des japanischen Motorrad- und Automobilkonzerns schaltete in den Absatz eines Honda-Kleinmotorrades auch die Warenhäuser Kaufhof, Karstadt, Hertie und Horten ein, erwartet aber andererseits, daß der Fachhandel die Betreuung und den Service übernimmt.

Perfekter Polizeifunk

Ein ganz Schweden erfassendes Funknetz läßt die Polizeiverwaltung errichten. 210 Funkzentralen, 3500 bewegliche Sender/Empfänger in Streifenwagen, auf Motorrädern, in Booten, an Bord von Hubschraubern sowie 3000 tragbare Geräte sollen ermöglichen, daß jeder Polizist im Dienst direkt das Kommando erreichen kann.

1. März: Milde Polizei

Die Polizei will Milde üben, wenn sich die Kraftfahrer am 1. März nicht sofort auf die Regeln und Zeichen der neuen Straßenverkehrsordnung (siehe S. 10/11) umstellen. Dies ergab eine Umfrage der Deutschen Presse-Agentur in den Bundesländern. Statt Anzeigen wegen leichter Übertretungen soll es Belehrungen geben.

BÖRSENKURSE

	14.1.	201.
Audi-NSU (50 DM)	174,20	177,10
Audi-NSU-Genußscheine	86,—	90,50
BMW (50 DM)	191,—	191,—
Daimler-Benz (50 DM)	329,50	326,—
Ford (100 DM)	3650,—	3700,—
Volkswagen (50 DM)	183,—	176,10
British Leyland	2,85	2,93
Chrysler	96,—	97,—
Citroën	71,—	70,—
Fiat St. A.	14,30	14,35
Fiat Vz. A.	—,—	10,75
Ford/USA	199,—	199,50
General Motors	283,—	286,—
Peugeot	168,—	171,—
Steyr-Puch	229,—	230,—

(Alle Notierungen in DM)

Recht wenig spürten die deutschen Automobilaktien von der allgemeinen Kurserholung, denn nach wie vor sieht die Börse die Gewinnaussichten der exportintensivsten Branche nicht sehr rosig. Einige Experten glauben sogar, daß für Automobilaktien selbst auf dem heutigen Niveau noch zuviel bezahlt wird.

TIP

Wo liegt der Löscher richtig?

Die Wirkung von Feuerlöschern im Auto ist zwar sehr begrenzt. Aber im Ernstfall rasch und entschlossen in die Hand genommen, lassen sich damit zumindest Leib und Leben retten. Beispielsweise können sie, schnell und zielsicher eingesetzt, die Flucht aus einem brennenden Auto ermöglichen. Mit einem Feuerlöcher lassen sich Scheiben einschlagen, und er vermag eine Gasse durch brennende Benzinlachen zu löschen. Viel Zeit bleibt bei solchen Aktionen allerdings nicht. Der Löscher muß mit einem Griff zur Hand sein. Er darf nicht unter dem Sitz liegen oder im Fußraum des Fonds verschraubt sein. Der beste Platz ist auf dem Mitteltunnel, der zweitbeste vor dem Fahrersitz. Dort ist er schnell zur Hand.

Belgien umwirbt VW

Zinsverbilligte Kredite und Steuererleichterungen bot die belgische Regierung der Volkswagen AG für den Fall an, daß ein weiteres Werk in Belgien errichtet wird.

Zur Person

Dr. Ernst Müller-Hermann, CDU-MdB, wurde als Nachfolger von Gottfried Schultz Präsident des Zentralverbandes des Kraftfahrzeughandels.

Oskar Hartwig, Direktor bei Continental in Hannover, wurde am 1. Februar 65 Jahre alt.

Dr. Hermann Pültz (53), Hauptgeschäftsführer der Berufsgenossenschaft Feinmechanik und Elektrotechnik, wurde zum neuen Präsidenten des Deutschen Verkehrssicherheitsrates gewählt. Er löst VDA-Präsident Brunn ab.

Willi Mertens:

Die Unterwelt kriegt Oberwasser



„Die Unterwelt blüht und gedeiht. Abschreckendes Durchgreifen? Das ist nur dann nicht reaktionär, wenn es Verkehrssünder im eigenen Auto betrifft“

Nehmen wir mal an, Sie stehen abends am Fenster und schauen auf den benachbarten Parkplatz. Und auf dem Parkplatz sind gerade drei Finsterlinge damit beschäftigt, ein Auto aufzuknacken. Zufällig erscheint der Besitzer des Wagens auf dem Plan, wird von den Gangstern geschnappt, geschlagen, zu Boden geworfen und in die Weichteile getreten ...
Natürlich stürzen Sie ans Telefon und alarmieren die Polizei. Das ist sogar Ihre gesetzliche Pflicht! Aber für den Fall, lieber Leser, daß Ihnen die eigenen Knochen lieb und teuer sind – beschließen Sie lieber, nichts gesehen zu haben. Denn mit dem hilfreichen Drehen der Nummer 1-1-0 stecken Sie bereits tiefer im Schlamassel, als Ihr naives Staatsbürgergemüt sich träumen läßt. Ein Mann aus Köln, der kürzlich genau die geschilderte Situation erlebte, weiß ein Lied davon zu singen.
Die Polizei erwischte die drei Prügelbuben, nahm sie mit, verhörte den Anrufer, fertigte ein Protokoll an, bedankte sich vielmals und zog von dannen. Ein paar Tage später läutete es bei unserem Mann an der Wohnungstür Sturm. Er öffnete ... und vor ihm stand einer der drei Ganoven, lederjackig, stiernackig und eine Abschrift des besagten Protokolls in der schmierigen Pfote.
Und der Knabe sprach: „Paß mal auf, Spießbürger. Hier steht, daß du Sau uns verpfiffen hast. Noch ein Woot bei der Polente, un meer maachen dich zu Appelmus, häst'e verstande?“
Der verschreckte Tatzeuge glaubte an einen Ausbruch und stürzte erneut ans Telefon. Aber nein, die Staatsanwaltschaft wußte Bescheid; die drei schlagenden Knacker erfreuten die menschliche Gesellschaft ganz legal durch ihr öffentliches Erscheinen; sie waren auf freien Fuß gesetzt worden.
„Wieso hat man den Kerlen mitgeteilt, daß ich der anzeigende Zeuge war?“
„Das ist Vorschrift, mein Herr. Rechtsstaat, verstehen Sie?“
„Aber was soll ich denn jetzt machen, Herr Staatsanwalt? Wenn die Kerle nun tatsächlich ...“
„Ziehen Sie doch einfach um. Dann finden die Sie nicht mehr.“
„Mit anderen Worten, Herr Staatsanwalt: Die Verbrecher können machen, was sie wollen. Ich aber ...“
„Das sind keine Verbrecher, mein Herr. Nach dem modernen, humanen und fortschrittlichen Grundsatz der Kriminalpolitik sind das Problem-Mitbürger. Die Umwelt hat die Aufgabe, einmal gestrauchelten jungen Menschen zu helfen, wieder auf den richtigen Weg zurück in die Gemeinschaft ...“
Tjaja, lieber Leser. So ist das.
Unlängst ließ die Kripo eine 22-köpfige Bande von Autodieben auffliegen. Die Herren Problem-Engel hatten mindestens 220 Personenwagen gekidnapt und nebenher noch an die 200 andere Sächelchen verbrochen. Aufatmend glaubte das autobesitzende Publikum, nun endlich sei die Bande gefaßt und wohlverwahrt.
Denkste! Nur sieben von den glorreichen 22 kamen überhaupt erstmal hinter Gitter. Und auch die sind inzwischen längst wieder unter uns ...
Vielleicht klauen sie morgen Ihr oder mein Auto, hauen uns dabei ein Loch in den Kopf, unterschreiben später auf der Wache ein Geständnis, weisen einen festen Wohnsitz nach – und knacken und kloppen am nächsten Abend drei Straßenzüge weiter. Bis zur Gerichtsverhandlung, wo dann der Psychologe das Auge des Gesetzes zu Tränen rührt, die gewalttätigen Problemkinder zu seelisch gefolterten Opfern der Gesellschaft umfunktioniert – und alles im sozialen Schaumgummi endet.
Ich bin gespannt, wann uns auch die drei Herzchen in aller Unschuld auf der nächtlichen Straße wiederbegegnen, die den Fall Ulrich Nacken auf dem Kerbholz haben. Sie wissen ja: Die drei brauchten auch ein Auto gratis. Also überfielen sie in der Neujahrsnacht mit gezogenem Messer den jungen Ulrich Nacken, als er gerade seinen 17 M besteigen wollte, zwangen ihn auf den Beifahrersitz und fuhren in einen einsamen Wald. Dort wurde der wehrlose Fordfahrer von den Banditen nackt ausgezogen, sadistisch gepiesackt und an einen Baum gebunden. Während das dreiköpfige Problem-Ungeziefer (tut mir leid, aber hier finde ich kein anderes Wort passend) seelenruhig davongondelte, erfror Ulrich Nakken unter grausamen Begleitumständen.
So seien nicht alle Autoknacker? Mag sein. Aber fast jeden Tag lesen wir in der Zeitung, daß flüchtende Autoknacker Polizeibeamte absichtlich über den Haufen fahren, daß Autobesitzer, die sich an ihr Vehikel klammern, brutal mitgeschleift und abgeworfen werden; daß Schraubenzieher, eben noch ins Türschloß gerammt, Sekunden später in den Eingeweiden von zufällig des Weges kommenden, eingreifen wollenden Passanten landen ...
Die Unterwelt, nicht zuletzt die in Sachen Automobil, wird offensichtlich rabiater und rabiater. Sie blüht und gedeiht auf dem Mistbeet der angeblich liberalen Justiz wie ein Heer von übermütigen Schmeißfliegen. Abschreckendes Durchgreifen? Das ist nur dann nicht reaktionär und unmenschlich, wenn's Verkehrssünder im eigenen Auto betrifft.
Ich kenne die Eltern des unglücklichen Ulrich Nacken nicht. Aber auch sie werden weiter die milden Ministerworte in Sachen Strafvollzug von der Morgenzeitung serviert bekommen, die Flut von Reform-Balsam und Resozialisierungs-Schnulzen. Mit welchen Gefühlen mögen sie den ganzen pflaumenweichen Zimt zur Kenntnis nehmen?
Ich fürchte, lieber Leser, wir beide ahnen es ...

Der dynamische PEUGEOT

Viel Kraft - 65 PS
Wenig Krach - 80 Phon (max.)

Der PEUGEOT 304 hat es faustdick unter der Haube. Aus knapp 1300 Kubikzentimetern Hubraum holt er 65 DIN PS – ohne Haken und Ösen. Mit einem hochmodernen Konzept der Frontantriebsgruppe: querstehender Motor aus Leichtmetall mit obenliegender Nockenwelle.

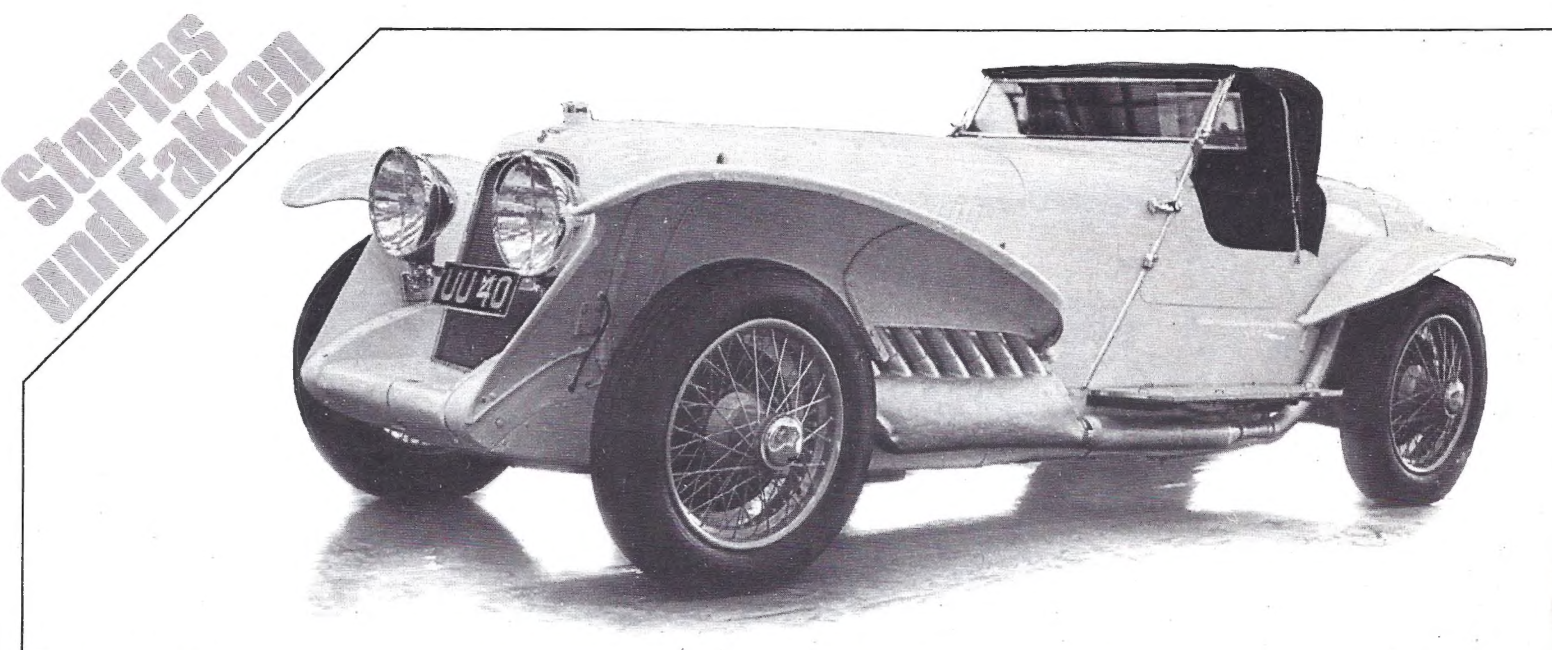
Und wenn der Tacho 150 km/h zeigt, haben Sie noch Radiomusik im Ohr und nicht den Motor. Verständigung ist in Zimmerlautstärke möglich. Wer möchte nicht in einem solchen temperamentvollen, komfortablen Kompaktfahrzeug reisen, in dem die 65 Pferde nicht dauernd mitwiehern?

PEUGEOT 304: 1288 ccm, 65 DIN PS, 150 km/h. Einzelradaufhängung, Kurvenstabilisatoren, Scheibenbremsen vorn, Bremskraftverstärker, Bremskraftregler. Serienausstattung: Gürtelreifen, rostfreie Blankteile, Liegesitze, Dreipunkt-Sicherheitsgurte vorn, Drehstrom-Lichtmaschine, heizbare Heckscheibe, Stahlschiebedach.



Wenn Sie mehr über die PEUGEOT 304 Modelle wissen möchten, schreiben Sie an:
PEUGEOT AUTOMOBILE DEUTSCHLAND GMBH
66 Saarbrücken, Postfach 537

PEUGEOT 304



Rekordwagen der zwanziger Jahre: Leyland-Thomas

Brüssel: Auto-Show dient dem Käufer

Das Dienstleistungsland in Sachen Automobilproduktion hat der Bundesrepublik jenen Mut voraus, der den IAA-Veranstalter VDA (Verband der Automobilindustrie) jetzt verlassen hat (siehe Seite 22). Im Gegensatz zum einst geplanten zweijährigen Rhythmus der Frankfurter Schau stellen die Belgier ihren Brüsseler Automobilsalon alljährlich auf die Beine. Und das, obwohl es keine belgische Automarke gibt, die an dieser Schau besonderes Interesse hat.

Die Brüsseler Veranstalter bewiesen in diesem Jahr erneut, daß sie das automobile Showbusineß recht gekonnt beherrschen. Sie vermochten dem Salon – nicht allein durch die Premieren des Ford GT 70 und des BMW Touring (Seite 30) – sogar noch internationale Wirkung zu geben.

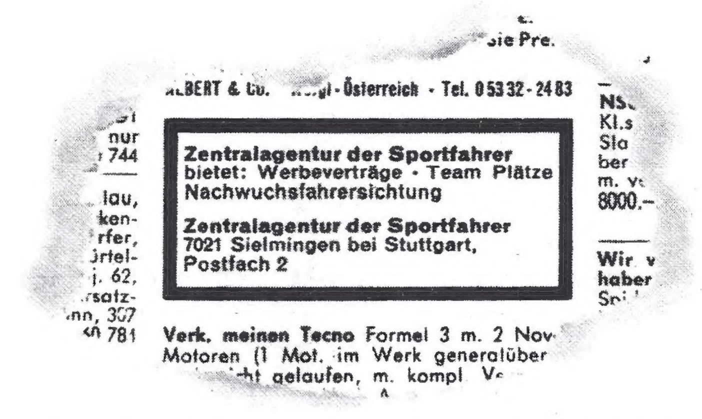
Mehr als die Ausstellungen von London, Paris, Turin und Genf spricht die Brüsseler Veranstaltung im Schatten des Atomiums mit ihrer riesigen Präsentationsfläche den Endverbraucher, den Autokäufer an. Nicht ohne Grund: Kenner des belgischen Marktes messen der Januarausstellung eine große Bedeutung als Verkaufsschau bei. Dreißig Prozent der Neuwagenkäufer sollen sich an Ort und Stelle für ihr künftiges Fabrikat entscheiden. Freilich ist die Kauflust seit dem 1. Januar durch allgemeine Preiserhöhungen und die neu eingeführte Mehrwertsteuer recht unterkühlt. Hinzu kommt, daß außer Renault nahezu jeder Hersteller auf dem belgischen Markt Einbußen hinnehmen mußte.

Da es den Belgiern bei ihrem 50. Premierensalon – ebenso wie den Veranstaltern in anderen Ländern – an zugkräftigen neuen Autos mangelte, werteten sie ihr Blechfestival durch nicht minder interessante Leckerbissen auf. Rekordbeladene Oldtimer unterschiedlichster Konzeptionen bildeten die Kernpunkte der meisten Stände. So machte Porsche neben dem Boliden 917 auch mit dem allerersten Porsche – schon mit Mittelmotor – in Tradition. Neben dem BMW Touring gemahnte der klassische 328 an kompromißlosere Zeiten, und bei British Leyland stand das historische Monstrum „Leyland-Thomas" (siehe Foto), das mit 7,3 Liter Motorvolumen und 145 PS in den Jahren 1919 bis 1927 eine Serie von Geschwindigkeitsrekorden (unter 200 km/h) aufstellte. Die Wirkung auf das Publikum war beeindruckend.

Die Tatsache, daß die Belgier wegen fehlender heimischer Automarken Autokauf mit weniger nationalen Emotionen betreiben, macht den Beneluxstaat zum Testmarkt für Neulinge. Vor allem die

Sportfahrer-Agentur: Für 60 Mark auf Warteliste

Der für finanzschwache Nachwuchsrennfahrer bislang beschwerliche Weg ins Cockpit konkurrenzfähiger Automobile soll sich, einer Idee des Reutlinger Ex-Kunststudenten Helmut Werb, 22, zufolge, in Zukunft denkbar einfach gestalten. In verheißungsvollen Inseraten („Bieten Ihnen die Möglichkeit, in Renn- und Rallye-Teams zu fahren", oder: „Bieten Teamplätze – Werbeverträge – Nachwuchsfahrer-Sichtung") verspricht Werbs „Zentralagentur der Sportfahrer" mit Sitz in Sielmingen bei Stuttgart all jenen unentdeckten Talenten bessere Zeiten, deren rennsportliche Ambitionen bislang an akutem Geldmangel scheiterten. „Wie vieles im Rennsport", so läßt die Agentur in einem Kunden-Rundbrief vernehmen, „kommt auch unsere Arbeitsweise aus Amerika und ist für Europa ganz neu." Zumindest aber in der Beantwortung von Anfragen interessierter Kunden arbeitet die Werbsche Werbungs-Truppe absolut nicht neu, dafür aber um so prompter: Neben reichlich windigen Geschäftsbedingungen (die unterschrieben zurückzuschicken sind), erhält der Interessent eine Zahlkarte mit der Bitte, „die Bearbeitungsgebühr in Höhe von 60 Mark zuzüglich Mehrwertsteuer auf umseitig genanntes Postscheckkonto einzuzahlen". Entsprechend den Geschäftsbedingungen wird der Kunde nach erfolgter Zahlung des Betrages „für acht Monate in der Vermittlungskartei geführt, genießt dabei eine ganze Menge Vorteile und hat sich auf Abruf für Renneinsätze bereitzuhalten".



Tel. 05332-2483

Zentralagentur der Sportfahrer
bietet: Werbeverträge · Team Plätze
Nachwuchsfahrersichtung

Zentralagentur der Sportfahrer
7021 Sielmingen bei Stuttgart,
Postfach 2

Verk. meinen Tecno Formel 3 m. 2 Nov
Motoren (1 Mot. im Werk generalüber
...ht gelaufen, m. kompl. V...

Kleinanzeigen in Zeitschriften werben für Werb

Angesichts solch verlockender Offerten, verbunden mit dem Versprechen, „sich von unseriösen Touren und Betrügereien schärfstens zu distanzieren", sollte das Geschäft mit verhinderten Jung-Rennfahrern eigentlich bestens florieren. Jedoch: Die erhoffte Auftragsflut blieb – zumindest bisher – aus. Lediglich zehn potentielle Rundstrecken-Piloten konnten sich seit Beginn der Aktion zur Überweisung der geforderten Bearbeitungsgebühr entschließen. Ob Agent Werb seinen zahlenden Kunden überhaupt jemals erfolgreiches Wirken melden kann, erscheint nach Lage der Dinge mehr als zweifelhaft. Denn trotz der angepriesenen „umfangreichen Kontakte" sah er sich außerstande, Verhandlungspartner konkret zu nennen. Überdies bekundeten die Sportleiter der einschlägigen Industrie und der Renngemeinschaften übereinstimmend, weder von der Existenz der Werbschen Sportfahrer-Zentralagentur, geschweige denn von angeblich laufenden Verhandlungen etwas zu wissen.

Japaner gewinnen im Nachbarland enorm an Raum. Das breite Angebot von Datsun und Toyota wird innerhalb der europäischen Modellpalette keineswegs mehr als außergewöhnlich sensationell angesehen.
Eine handfeste, in der Wirtschaftsstruktur Belgiens begründete Basis gibt es für das Land ohne eigene Automarke allerdings doch. Durch die guten Liefermöglichkeiten über Antwerpen und die zentrale Lage in der EWG haben sich schon früh die amerikanischen Großhersteller mit Montagewerken niedergelassen. Ford Köln läßt Escort, Taunus und weitere Modelle in Genk bauen und erreichte 1970 eine Jahresfremdproduktion von über 270 000 Einheiten. So gibt es gegenwärtig insgesamt zwölf Produktions- und Montagewerke im Nachbarland, die für amerikanische, englische (British Leyland) und deutsche Werke bauen. In diesem Jahr will das automobile Dienstleistungsland die Jahresproduktion von einer Million Einheiten übertreffen. Durch besonders günstige Bedingungen versuchen die Belgier, auch Wolfsburg zum Aufbau eines Montagewerkes zu bewegen. Insider wollen wissen, daß die Japaner ähnlichen Plänen nicht abgeneigt sind; sie hätten damit einen interessanten Brückenkopf, um den europäischen Markt aufzurollen.
Stolz vermerken die Belgier, daß rund 35 000 Landsleute Autos bauen. Vergleicht man die Einwohnerzahl Belgiens mit der der USA, sind damit fast so viele Belgier wie Amerikaner im Automobilbau tätig. ●

Wolfsburg: Todesurteil für den Prototyp 308

Am 28. August 1970 befahl Professor Kurt Lotz die Hinrichtung. Er ließ damit in aller Stille ein Projekt sterben, an dem die VW-Entwickler in Wolfsburg seit einigen Jahren den technischen Fortschritt kommender Automobile bis zur Serienreife geprobt hatten. Das teure Opfer dieser einsamen Entscheidung hieß Prototyp 308, und es zeichnete sich durch eine allen VW-Bräuchen fremde Konzeption aus. Mit Wasserkühlung und Frontantrieb schwenkten erstmalig auch die Konstrukteure in Wolfsburg auf den Kurs der VW-Konzerntöchter.



Weiter im Versuch: Prototyp von VW und Porsche

Zugute kommen sollte dieser Positionswechsel einem offensichtlich weit in die Zukunft geplanten Automodell. Intern als Käferersatz bezeichnet, gehörte der 308 aufgrund von Motoren bis 1,9 Liter Hubraum und eines deutlich größeren Innenraums eigentlich eher in die Mittelklasse und sollte damit wohl dem Trend zu größeren Autos Rechnung tragen. Die endgültige Ablösung war auch mehr ein Fernziel, denn die VW-Planung rechnet nicht vor 1980 mit dem Ableben des Käfers.
Steigende Ansprüche zukünftiger Autofahrer vor Augen, sparte das technische Büro nicht mit guten Zutaten für das Zukunftsprojekt. Dabei galt der Klimatisierung des Wagens besondere Aufmerksamkeit. Es wurde nach wirksamen Lüftungssystemen geforscht. Man untersuchte die Möglichkeiten kühlender Klimaanlagen und arbeitete mit einer zusätzlichen Benzinheizung, um die Anlaufzeit der Warmwasserheizung zu überbrücken. Solch ungenierter Aufwand rächte sich freilich arg, als die Kalkulatoren ihre Rechnung aufmachten. Den knapp oberhalb des Käfers angesiedelten Mittelklassewagen hätte selbst eine Großserie nicht vor Preisen in der Region des VW K 70 bewahrt.
Das war nicht die einzige peinliche Konfrontation im eigenen Hause. Mitbestimmend für das von Lotz verhängte Todesurteil war auch ein Prototyp aus Ingolstadt. Den offenbar mit goldenen Händen konstruierenden Audi-Bauern war bei der Aufgabe, einen Nachfolger der kleinen Modelle zu zeichnen, wieder ein ganz vortreffliches Auto gelungen. Der Audi-Prototyp mit der Entwicklungsnummer 838 gilt als recht kompaktes Fahrzeug, das ganz sicher einen quergestellten Vierzylindermotor im Bug hat. Getreu dem englischen Mini-Vorbild ist der Kühler seitlich vom Motor angebracht.
Preisgünstiger und optisch gefälliger, gewann der Audi-Prototyp den konzerninternen Wettbewerb.
Der Exitus des VW-Projektes 308 wirft die Verkaufsplanung weit zurück. Eigentlich war der Start des neuen VW schon nach den Werksferien im August 1971 geplant. Der Countdown für den Klein-Audi aber läuft erst ein Jahr später an.
Offensichtlich unberührt von diesem Match in der Mittelklasse ist der Mittelmotor-Mini, den Porsche für VW entwickelt. Aber auch ihm scheint es recht zu sein, wenn 1971 keine IAA stattfindet. ●

Im schwäbischen Reutlingen allerdings ist der Name Werb bestens bekannt. Ein stadtkundiger Magistratsbeamter erinnerte sich daran, daß Helmut Werb zusammen mit seinem Bruder Horst „so nebenbei" Beat-Band-Auftritte vermittelt und arrangiert. Der Gerichtsreporter der örtlichen Tageszeitung schloß sein halbstündiges Referat über den Fall Werb mit der Bemerkung, „da ist meistens was faul" und vergaß auch nicht zu erwähnen, daß Werbs Vater Ottmar „wegen umfangreicher Betrügereien gerade für längere Zeit einsitzt". Die Reutlinger Kripo schließlich reagierte auf den Namen Werb mit einem vielsagend – langgezogenen „Aaaha" und vermerkte, „daß in diesem Fall Vorsicht absolut nichts schaden könnte".
Zumindest haben Fahrer-Vermittler Helmut Werb und seine Zentralagentur der Sportfahrer mit dem kürzlich in Berlin der Staatsanwaltschaft aufgefallenen Talentsucher Peter Baude („Rallye-Nachwuchs gesucht") eines gemeinsam: Die Vorauskasse. ●

GM-Boß: Wütend für die Werbung





Konzernchef gegen Buhmann: Roche, Nader (rechts)

James M. Roche war wütend. „Die Zigeuner der Ablehnung suchen nur ihr Publikum und nicht die Wahrheit!" schnaubte der oberste Boß von General Motors bei einem Festbankett der amerikanischen Werbeindustrie im extravaganten New Yorker Waldorf-Astoria-Hotel. Der sonst recht zurückhaltende Automanager gefiel sich in bislang kaum gekanntem Temperament und beschimpfte pauschal alle Opponenten der Nation: Kritiker der Regierung, der Kirche, der Schulen. Und selbstverständlich alle Kritiker der Industrie. Mit den „ablehnenden Zigeunern" meinte Roche nicht nur anarchistische Bombenleger – langhaarige, versteht sich –, sondern vor allen Dingen einen properen US-Rechtsanwalt: Ralph Nader. Mit seinen viel Staub aufwirbelnden Verbraucher-Kampagnen verdirbt er schon seit Jahren den Leuten in Detroit den Spaß am Autobau. So zwang Ralph Nader vor einigen Jahren den größten Automobilkonzern der Welt, innerhalb von anderthalb Jahren die Produktion des einzigen amerikanischen Heckmotorwagens einzustellen: Die hintere Pendelachse des „Corvair" hatte sich häufig als Unfallursache entpuppt. Mit tatkräftiger Hilfe Ralph Naders verlor General Motors denn auch einige Prozesse, die verunglückte Corvair-Fahrer angestrengt hatten. Seitdem gilt der aggressive Rechtsanwalt als Buhmann der amerikanischen Auto-Industrie. So nahm GM-Boss Roche die Gelegenheit wahr, bei Hühnerbrust und Austernsaft vor den gastgebenden Werbemanagern heftig gegen die „geschickten Verleumder" zu poltern. Den US-Werbern gefiel es. Sie belohnten James M. Roche mit der „höchsten Auszeichnung für den Dienst an der Allgemeinheit". ●

Neue Schilder neue Ordnung neues Bußgeld

Keinen Pardon gewährt der neue Bußgeld-Katalog den Autofahrern, die ab ersten März 1971 Regeln und Schilder der neuen Straßen-Verkehrsordnung nicht beherrschen.

Die Deutsche Auto Zeitung erklärt alle Änderungen und Neuerungen und sagt, wie sie sich auf der Straße auswirken werden. Die neuen Verhaltensmaßregeln gelten sofort, doch da es unmöglich ist, den Schilderwald innerhalb weniger Monate zu durchforsten, haben – mit Ausnahme des Kreisverkehrsschildes – alle neuen und alten Verkehrszeichen nebeneinander Gültigkeit bis zum Januar 1973.

Allgemein

1. Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.

2. Auch wer nach den Verkehrsregeln weiterfahren darf oder sonst Vorrang hat, muß darauf verzichten, wenn die Verkehrslage es erfordert.

3. Lkw-Fahrer müssen genügend Abstand halten, damit ein Überholer einscheren kann.

Die ab März gültige neue Straßenverkehrsordnung soll Rechthaberei beseitigen und dafür Verständigung in den Vordergrund stellen. So ist zum Beispiel der Vorfahrtberechtigte geradezu verpflichtet, durch Gaswegnehmen oder leichtes Bremsen dem anderen die Chance zu geben, aus einer Nebenstraße herauszufahren. Solche Rücksichtnahme hat auch eine Kehrseite, weil der Unterschied zwischen Rechten, die man durchsetzen kann, und Rechten, die man zwar hat, aber nicht durchsetzen kann, oft unklar bleibt. Der Gesetzgeber ordnet deshalb an, daß nur der Verkehrsteilnehmer auf einen Vorrang vertrauen darf, der sich mit dem Verzichtenden verständigt hat. Wenn also der vorfahrtberechtigte Fahrer Müller dem Fahrer Schulze aus der Nebenstraße die Vorfahrt überläßt, dann darf der erst durchfahren, wenn er von Müller ein entsprechendes Zeichen erhalten hat.
Zu besonderer Rücksichtnahme sind jetzt auch die Kapitäne der Landstraße verpflichtet. Außerhalb geschlossener Ortschaften müssen Lkw-Fahrer bei Kolonnen-Verkehr so viel Abstand halten, daß ein überholendes Fahrzeug einscheren kann.
Zwingend vorgeschrieben ist auch, daß Lastkraftwagen vor geschlossenen Bahnübergängen schon nach der letzten Warnbarke anhalten müssen, damit sich die Personenwagen davorsetzen können. •

Halten und Parken

1. Rotes Balkenkreuz auf blauem Grund zeigt absolutes Halteverbot an.

2. Das bisherige Halteverbotsschild gestattet Be- und Entladen, Ein- und Aussteigen.

3. Im Parkverbot darf höchstens drei Minuten gehalten werden.

4. Zonen-Halteverbote werden dort eingeführt, wo statt Parkuhren die Anwendung der -scheibe erlaubt ist.

Strafzettel werden künftig keine Ermessensfrage mehr sein, wenn gegen Park- und Halteverbote verstoßen wird. Im Bereich des neuen Halteverbotszeichens mit den gekreuzten roten Balken darf auch nicht gestoppt werden, um eben mal eine Schachtel Zigaretten aus dem Automaten zu ziehen oder jemanden ein- oder aussteigen zu lassen.
Das neue Halteverbotsschild mit den gekreuzten Balken entspricht den Regeln der Nachbarländer, wo das alte deutsche Verbotsschild als Parkverbot galt.
Dieses Verbotsschild mit dem Querbalken wird entschärft: Be- und Entladen ist gestattet, doch muß das zügig und ohne Zeitunterbrechung geschehen. Der Trick, den Wagen mit offenem Kofferraumdeckel abzustellen, wird bei der Polizei also keine Nachsicht mehr finden.
Das Parkverbot beginnt in der entsprechenden Zone nach drei Minuten. Wer sein Fahrzeug verläßt oder länger als drei Minuten hält, der parkt, sagt Paragraph 12. Selbst Be- und Entladen ist nur in der Drei-Minuten-Frist gestattet.
Zonen-Halteverbote sind mit Schildern gekennzeichnet, auf denen neben dem Symbol des beschränkten Halteverbots eine Parkscheibe abgebildet ist. Die zeitliche Höchstgrenze ist ebenfalls angegeben. Wer in diesen Zonen sein Fahrzeug ohne Parkscheibe abstellt, muß mit einer gebührenpflichtigen Verwarnung rechnen. •

Vorfahrt

1. Wer aus der rechten Straße kommt, hat an Kreuzungen und Einmündungen Vorfahrt. Die Vorfahrtberechtigung des Kreisverkehrs ist aufgehoben.

2. Das achteckige rote Stop-Schild ersetzt das dreieckige Halt-Zeichen.

3. Nur gelbes Quadrat mit weißem Rand zeigt Vorfahrtsrecht an, nicht mehr das Bundesstraßenschild.

Fahrzeuge im Kreisverkehr haben ab 1. März keine Vorfahrt mehr. Den internationalen Regeln entsprechend, gilt also auch im Kreis: Wer von rechts kommt, darf. Die runden blauen Schilder mit den weißen Kreispfeilen werden zum Stichtag entfernt. Dennoch ist Vorsicht geboten: In einigen Ländern planen die Verkehrsminister, besonders gefährliche Kreisel vorfahrtberechtigt zu lassen, indem sie die einmündenden Straßen so beschildern lassen, daß die bisherige Regelung Gültigkeit behält.
International üblich ist auch das neue achteckige rote Stop-Schild, das künftig statt des bisherigen Halt-Schildes aufgestellt wird.
Vorfahrtberechtigt ist der Verkehr auf Straßen, die mit einem gelben Quadrat mit weißem Rand gekennzeichnet sind. Das entsprechende Schild mit durchlaufenden schwarzen Strichen hebt diese Vorfahrtberechtigung wieder auf.
Das kleine gelbe Bundesstraßenschild mit der schwarzen Nummer sagt also über die Vorfahrt nichts mehr aus. Ab März müssen alle Kreuzungen entsprechend beschildert sein, wenn nicht die allgemein gültige Regel „rechts vor links" gelten soll.
Das rotumrandete Dreieck mit einem dicken Pfeil bezeichnet lediglich an der Kreuzung die freie Fahrt, an der es aufgestellt worden ist.
Die neuen Schilder erfordern von allen Verkehrsteilnehmern große Aufmerksamkeit. •

Geschwindigkeit

1. Keiner darf so langsam fahren, daß der Verkehrsfluß behindert wird.

2. Weiße Zahlen auf dem runden blauen Schild bestimmen die Mindestgeschwindigkeit. Durch einen roten Querbalken auf diesem Schild wird sie wieder aufgehoben.

3. Roter Querbalken durch Ortsschild bedeutet Aufhebung der 50-km/h-Begrenzung.

Nach den alten Vorschriften konnten notorische Langsamfahrer nur in besonders krassen Fällen zur Rechenschaft gezogen werden. Das wird jetzt anders: „Ohne triftigen Grund dürfen Kraftfahrzeuge nicht so langsam fahren, daß der Verkehrsfluß behindert wird." Dieser neue Paragraph soll dafür sorgen, daß künftig große Stauungen durch Trödler verhindert werden.
Neu ist die Einführung von Mindestgeschwindigkeiten. Das blaue Schild mit dem in weißen Zahlen festgesetzten Limit von zum Beispiel 60 km/h zwingt unter Umständen langsamer fahrende Wagen, auf eine andere Straße auszuweichen.
Weit deutlicher als bisher ist ab März die Aufhebung von Geschwindigkeitsbegrenzungen. Das bisherige weiße Schild mit dem schwarzen Diagonalbalken konnte auch den Schluß eines Überholverbots bedeuten. Jetzt ist in diesem Schild in grauen Zahlen die vorher verfügte Geschwindigkeitsgrenze noch einmal deutlich zu erkennen.
Auch das bisher nur mit dem Hinweisschild auf eine neue Ortschaft sichtbare Ende einer Gemeinde ist ab März klar gekennzeichnet. Das Ausgangsschild trägt noch einmal den Namen des verlassenen Ortes, der rot durchgestrichen ist. An dieser Stelle wird die Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h (im Gegensatz zum Ausland, wo 60 km/h üblich sind) wieder aufgehoben. •

Beleuchtung

1. Fahren mit Standlicht ist in jedem Fall verboten.

2. Fahren mit Nebelschlußlicht ist nur außerhalb von Orten bei Sichtweiten unter 50 Metern erlaubt.

3. Bei Abblendlicht muß auf den Autobahnen das Tempo nicht der Reichweite des Lichtes angepaßt sein.

4. Scheinwerfer und Rücklichter unbedingt sauber halten.

Fahren nur mit Standlicht ist ab März verboten. Lediglich in Verbindung mit zwei Nebellampen ist Standlicht noch geduldet.
Nebellampen dürfen nur bei Nebel, Schnee oder Regen benützt werden, wenn die Sicht erheblich behindert ist. Wer keine Nebellampen an seinem Wagen besitzt, muß in jedem Fall mit Abblendlicht fahren.
Die roten Nebelschlußleuchten dürfen nur dann – und das nur außerhalb geschlossener Ortschaften – eingeschaltet werden, wenn die Sichtweite geringer als 50 Meter ist. Das zwingt die meisten so ausgerüsteten Fahrzeuge in die Werkstatt, weil die Schaltung von Nebelscheinwerfern und -schlußleuchten getrennt werden muß.
Wer auf Autobahnen mit Abblendlicht fährt, braucht seine Geschwindigkeit nicht der Reichweite des Lichtes anzupassen. Diese Verordnung bestätigt die Praxis, wird aber von einigen Bedingungen abhängig gemacht. Die Schlußleuchten des vorausfahrenden Wagens oder aber der Verlauf der Fahrbahn durch Leiteinrichtungen mit Rückstrahlern und durch fremdes Licht müssen erkennbar sein. Anders gesagt: Mondschein, Rückstrahler der Leitpfosten oder Licht des Gegenverkehrs reichen aus, um die Fahrbahn zu kontrollieren. Bei einem möglichen Unfall wird der Nachtfahrer jetzt nicht mehr von vornherein wegen seiner höheren Geschwindigkeit verurteilt. •

Autobahn

1. Jeder Wechsel der Fahrspur ist rechtzeitig und deutlich durch Blinken anzuzeigen.

2. Die Fahrspuren dürfen nur gewechselt werden, wenn eine Gefährdung anderer ausgeschlossen ist.

3. Bei Bildung von Kolonnenverkehr darf rechts auch schneller als links gefahren werden.

4. Bremsen ohne zwingenden Grund ist verboten.

Alle neuen Verordnungen entsprechen der Praxis. Wesentlich ist, daß jeder Wechsel der Fahrspur mit Blinker angezeigt werden muß, ganz gleich, ob von rechts nach links oder von links nach rechts. Die Blink-Vorschrift ist damit auch beim Überholen zwingend. Die neue Straßenverkehrsordnung stellt eine Gleichberechtigung auf beiden Fahrspuren her: Bei Bildung von Kolonnen darf rechts auch schneller als links gefahren werden, sowohl in der Kolonne als auch als Einzelfahrzeug.
Bisher jedoch wurde bei Unfällen nach plötzlichem Fahrspurwechsel meist den Rechtsfahrern der Schaden angelastet. Die neue Verordnung schreibt jedoch auch vor, daß ein Wechsel der eigenen Fahrspur die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausschließt.
Geahndet wird auch Bremsen ohne zwingenden Grund. Die verpaßte Ausfahrt oder gar der Racheakt gegenüber dem vermeintlich zu dicht folgenden Hintermann sprechen den Auffahrenden vor Gericht von jeglicher Schuld frei. Die Faustregel, nach der immer der verurteilt wurde, der auffuhr, ist damit hinfällig. Die neue Verordnung gestattet sogar dichtes Auffahren, wenn der Fahrer die Verkehrslage durch das vorausfahrende Auto übersehen kann. Eingeschränkt wird dies jedoch wieder, weil der Abstand so bemessen sein soll, daß auch dann noch sicher gehalten werden kann, wenn der Vordermann plötzlich bremst. •



Ersetzt das blaue Dreieck auf der Spitze: Internationales Stop-Schild

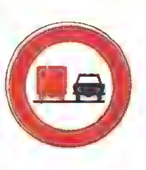

Verbietet auch das Parken außerhalb von Ortschaften: Vorfahrtstraßenschild



Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h wieder aufgehoben



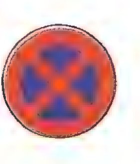
Neues Schild „Ortsende": Geschwindigkeitsbegrenzung aufgehoben


Dieses leicht verständliche Zeichen bedeutet: Überholverbot für Lkw über 2,8 t



Blaue Gebots-, rote Verbotsschilder: neues Einbahnstraßenschild


Ebenfalls den internationalen Verkehrsregeln angepaßt: Ende der Vorfahrtsstraße


Verbietet jedes Halten auf der Fahrbahn: Halteverbot mit gekreuzten Balken


Vorfahrt auf der nächsten Kreuzung: Vorfahrtsschild



Chrysler 160/180

Der neue Typ 160/180 ist eine Konstruktion von Simca-Paris und Chrysler-Detroit. Seine Stärken und Schwächen analysiert dieser Testbericht

Der Mischling



Der auf dem heimischen Markt drittgrößte, aber seit Jahren glücklose US-Konzern Chrysler kopiert in letzter Zeit die Europapolitik seiner Konkurrenten Ford und General Motors. Durch den Ausbau europäischer Fabrikations-Stützpunkte soll der Absatzmarkt über die gesamte westliche Hemisphäre ausgebreitet werden.
Chryslers europäische Expansionspolitik begann mit dem Aufkauf des in einer Flautenzone dahinsegelnden englischen Rootes-Konzerns. Der zweite Streich: Chrysler erwarb das französische Simca-Werk. Seitdem befehlen die Bosse in Detroit für Rootes und Simca amerikanisch-konservativen, technisch einfältigen Baustil. Besonders deutlich wird das bei Simca. Kurz nachdem dieses Unternehmen mit dem 1100 endlich doch den Pfad französischer Automobil-Tugend eingeschlagen hatte, mußte es als nächste Entwicklung wieder ein stockkonservatives Fahrzeug gebären. Daß dieser Wagen Chrysler heißen muß, ist gewiß ein Befehl von oben. Doch sicher ist es den Schöpfern des Simca 1100 nicht so ganz unrecht, wenn das neue Auto unter anderem Namen auftritt. Bemerkenswert ist jene Mischung allerdings schon, die mit gallischem Witz auf amerikanischen Befehl angerichtet wurde. Besonders weisungsgerecht gelang den Franzosen die Karosserie. Sie ist modisch, ohne besonders auffällig zu sein, und wirkt auf die meisten Betrachter ziemlich gigantisch. Formal kann sie eine Verwandtschaft mit den Konzern-Geschwistern aus England – Hillman Avanger und Sunbeam 1500 – nicht leugnen. Auf unseren Straßen wirkt der Chrysler 160/180 fast wie ein etwas aufgeweichter



Karosserie: Abkehr von Simcas Motto „Technik statt Blech", viel Auto, wenig Übersicht

Innenraum: Genug Platz für vier Personen, leichter Einstieg, großer, unebener Kofferraum

Bedienung: Die mit großem Aufwand angestrebte Perfektion ist unzureichend realisiert

Instrumente: Durch kleines Format und zu großen Abstand zum Fahrer schlecht abzulesen



Mehr als großzügig in den Maßen: Der Chrysler ist länger als ein BMW 2000



Sehr kleine Instrumente



Von vorn fast ein Rekord



Von hinten fast ein Taunus



Viele Türen fürs Geld

Taunus. Ohne Zweifel aber ist er ein imposantes und für die meisten Leute gefälliges Auto. Daß er im Kreise seiner französischen Auto-Kollegen wie eine Flasche Coca-Cola in einer Champagner-Kellerei wirkt, das braucht die exportintensive Chrysler-Simca-Organisation nicht zu stören. In seinem Bestreben zu imponieren beschränkt sich der Chrysler nicht nur auf Äußerlichkeiten. Seine Konstrukteure ließen es sich von den Kaufleuten nicht nehmen, hier und da ein bißchen eindrucksvolle Technik beizusteuern. Immerhin ist der Motor von innen ein getreues Abbild der famosen BMW-Maschine. Er besitzt einen Leichtmetall-Zylinderkopf, eine obenliegende Nockenwelle, V-förmig angeordnete Ventile und halbkuglige Verbrennungsräume. Auch von der Leistung her versprechen sowohl der Chrysler 160 als auch der 180 vitale Beförderung.

Das Fahrgestell folgt zwar nicht ganz so kostspieligen Vorbildern, doch gilt eine Konstruktion mit McPherson-Achse vorn und einer manierlich geführten Hinterachse heutzutage durchaus als ehrenwerter Maschinenbau. Beinahe üppig wirkt beim 160 GT und beim 180 die Ausstattung mit vier Scheibenbremsen. Wobei freilich zu berücksichtigen ist, daß solcher Aufwand in der französischen Mittelklasse sowohl vom Citroën GS als auch vom angepeilten Konkurrenten Peugeot 504 betrieben wird.

Das somit von Optik und Technik her recht attraktive Angebot erweist sich als unverhofft preiswert, denn die grundsätzlich viertürigen Chrysler-Wagen sind für weniger Geld zu haben als die vergleichbar ausgestatteten Opel Ascona oder Ford Taunus. Und nach guter französischer Art wird hier nicht mit langen Mehrausstattungslisten um den effektiven Preis gefeilscht.

Von der Papierform her bringen die Chrysler-Wagen also ganz ordentliche Voraussetzungen mit an den Start. Doch schon der Karosserie fällt in der Praxis das Examen nicht ganz leicht. Sie begrüßt ihren Fahrer mit öffnungsunwilligen Türschlössern. Beim Aufschließen zerkratzt der Kofferraumschlüssel gar den Lack. Auch die Türklinken sind unpraktisch. Ist der Fahrer endlich im Auto, muß er sich mit schlecht schließenden Türen abmühen. Die Entriegelungsschieber an den Fondtüren wollen auf akrobatische Weise betätigt werden. Nachts finden diese Übungen in beinahe totaler Finsternis statt, denn der schwarz ausgekleidete Chrysler 180 hat nur eine einzige Innenleuchte, deren mäßiges Licht zudem von den Kopfstützen vollends vom Fond ferngehalten wird. Widmet man sich tagsüber dem Innenraum, so ist der erste Eindruck durchaus positiv. Die dunkle Ausstattung erscheint fast wertvoll, zumal die Sitzbezüge echtem Leder täuschend ähnlich sehen. Aber schon dem zweiten Blick entgeht nicht, daß die – namentlich bei den besseren Modellen – in großer Zahl das Armaturenbrett bevölkernden Instrumente durchweg zu klein sind. Überdies sind sie bei Nacht unzureichend beleuchtet. Die gebotene Sitzposition ist nur für Menschen bis 180 cm Größe befriedigend. Armlehne und Fensterkurbel zielen genau auf den Oberschenkel. Die Sitze selbst sind relativ klein bemessen – wie auch im Simca 1100. Sie fühlen sich jedoch bequem an, bis der Kunststoff seine Wirkung tut und die Transpiration heftig fördert (unbedingt Stoffbezüge wählen). Die Heizung freilich leistet diesem Zustand keinen Vorschub. Wärmende Lüfte gibt sie nämlich nur bei voller Gebläse-Leistung ab. Doch reicht der Ausstoß kaum aus, um rasche Erwärmung oder auch nur die Enteisung der Scheiben zu erreichen. Während die Warmluft an der Windschutzscheibe wenigstens Teilerfolge erzielt, vermag sie an den Seitenscheiben überhaupt nichts auszurichten, weil die verstellbaren Richtdüsen nur Kaltluft spenden. Die Sichtverhältnisse sind auch bei klaren Scheiben im Chrysler nicht sehr günstig. Der Wagen hat kleine Fenster und ist wenig übersichtlich. Bei Regen verunsichern den Piloten sehr langsam operierende Scheibenwischer. Selbst die Freude an einem Wisch-Waschschalter wird gedämpft, weil der Waschstrahl erst einsetzt, wenn zuvor die Wischer eingeschaltet wurden und die Scheibe verschmiert haben. Ob dann auch Wasser kommt, hängt von einigen Unwägbarkeiten der elektrischen

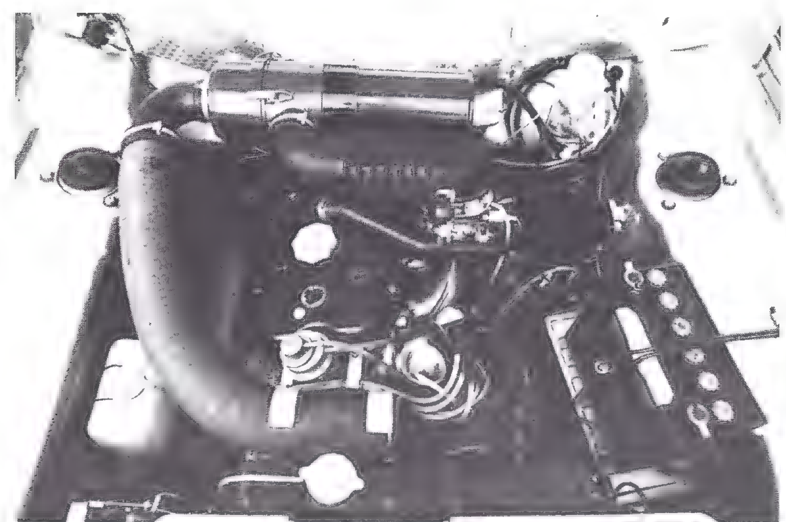
Chrysler 160 DM 8598,–
(1639 ccm, 79 PS)

Chrysler 160 GT DM 8998,–
(1812 ccm, 97 PS)

Chrysler 180 DM 9498,–
(1812 ccm, 97 PS)

Lenkung: Sehr leichtgängig und zielsicher, aber indirekt, nicht ganz stoßfrei

Motor: Moderne Konstruktion, Elastizität stärker betont als Spitzenleistung, sparsam



Ein guter Motor: modern, elastisch und sparsam

Anlage ab, die offenbar nicht jederzeit bereit ist, genügend Strom für Wischer und Wasser abzuzweigen. Auch sonst bereitet die Bedienung des Chryslers keine ungetrübte Freude. Die wohlgemeinten Hebel an der Lenksäule sind unerklärlich weit nach oben gerichtet. Der Blinkerhebel ist sehr kurz, was zu Verwechslungen mit dem dahinter befindlichen Lichtschalter führt. Dieser betätigt zusätzlich – was auch nicht eben lobenswert ist – den Kontakt für die Hupe, die ohnehin nur klägliche Laute von sich gibt. Mit seinem stark profilierten Kranz ist das Lenkrad nicht eben griffsympathisch.

Andererseits gelingt die Bedienung des Chryslers in vieler Beziehung kräfteschonend. Die Pedale sind gut angeordnet und verlangen geringen Betätigungsdruck. Die Lenkung ist leichtgängig, ein Vorteil, der allerdings mit einer ziemlich indirekten Übersetzung erkauft wurde. Leider arbeitet die Zahnstangenlenkung des Chryslers nicht ganz stoßfrei. Das allerdings ist einer der wenigen Punkte, in denen der Komfort des Chryslers zu wünschen übrigläßt. Mit langen Federwegen und weichen Federn ist der Wagen sehr komfortabel. Er bewältigt auch schlechte Straßen, ohne die Passagiere zu belästigen, von starken Karosseriegeräuschen abgesehen. Die insgesamt weiche Abstimmung der Federung beeinträchtigt die Fahrsicherheit nicht. Zwar ist die Kurvenneigung recht erheblich, doch sträubt sich der Chrysler keineswegs gegen eine forcierte Gangart auf gewundenen Straßen. Eine besondere Ermunterung zum schnellen Fahren übt das heftig untersteuernde Auto aller-



DAZ-Meßteam unterwegs

dings nicht aus. Es verleitet weit mehr dazu, in amerikanischem Stil gelassen, bequem und ambitionslos dahinzurollen. Eher schon reizt der Chrysler auf gerader Strecke und auf Autobahnen dazu, seine Leistung spielen zu lassen: Das Auto ist richtungsstabil und reagiert nur recht dezent auf Seitenwind.

Insgesamt erweist sich der Chrysler vom Fahrwerk her als ein ausgesprochen biederes Auto, das, weitgehend frei von sportlichen Ambitionen, nach Komfort strebt. Nicht ganz dazu passen allerdings die schmalbrüstigen Reifen der Dimension 165 SR 13, die zur Aufrechterhaltung der Fahrsicherheit beträchtlichen Luftdruck beanspruchen.

Nach der angegebenen Leistung zu urteilen, will der Chrysler schon eher mit seiner Kraft eine gewisse Sportlichkeit entwickeln. Immerhin leistet der Motor des 160 (1,6 Liter) 79 PS und der des 160 GT und 180 (1,8 Liter) 97 PS. Beide Motoren bestätigen ihre Leistungsbereitschaft durch einen spontanen Antritt. Ihre Kraft packt schon bei niedriger Drehzahl ordentlich zu.

Technische Daten Chrysler 160/180

(In Klammern die Daten des Chrysler 160)

MOTOR

Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, 15° geneigt im Wagenbug eingebaut
Bohrung × Hub: . 87,7 × 75 mm (83,4 × 75 mm)
Hubraum: . . . . 1812 (1639) ccm
Verdichtungsverhältnis: . . 9,2 : 1
Motorleistung 97 (79) PS bei 5600 U/min., maximales Drehmoment 14,8 (12,4) mkg bei 3200 U/min., Maximaldrehzahl: 6500 (6600) U/min., Drehzahl bei 100 km/h im IV. Gang 3470 (3630) U/min. Literleistung 53,5 PS/Liter (48,2)
Motorkonstruktion: Vierzylinder-Reihenmotor mit fünffach gelagerter Kurbelwelle, Querstromspülung, V-förmig hängende Ventile, durch obenliegende Nockenwelle über Kipphebel gesteuert, Antrieb durch Kette, Alu-Zylinderkopf mit halbkugelförmigen Verbrennungsräumen, ein Fallstrom-Register-Vergaser Weber 38 ADS (Fallstrom-Einfachvergaser Weber 34 ICR 8)
Kraftstoffbedarf: Superbenzin, Wasserkühlung, beim 180 thermostatisch geregelter Ventilator
Füllmengen: Tank 65 Liter, Motor 4 Liter, Getriebe 1,35 Liter, Differential 1,4 Liter, Kühlsystem 10,0 (9,5) Liter, Scheibenwaschbehälter 2,0 Liter
Batterie: . . . . 12 V/45 Ah
Lichtmaschine: Drehstromgenerator 430 Watt

KRAFTÜBERTRAGUNG

Vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, Mittelschaltung, Antrieb auf Hinterräder, Übersetzungen:
1. Gang . . . . 3,547 : 1
2. Gang . . . . 2,141 : 1
3. Gang . . . . 1,383 : 1
4. Gang . . . . 1,000 : 1
R.-Gang . . . . 3,294 : 1
Achsuntersetzung: 3,727 (3,91) : 1

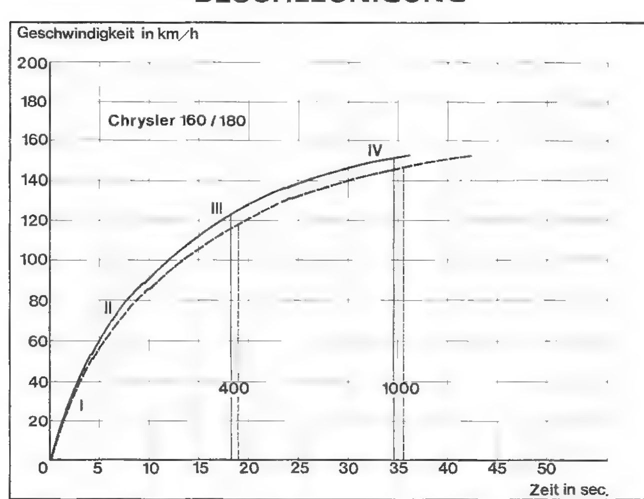
FAHRWERK

Selbsttragende Stahlblechkarosserie, Einzelradaufhängung, vorne mit McPherson-Federbeinen, Querlenkern und Zugstreben, Stabilisator; hinten Starrachse mit Parallelführung durch Längslenker und Panhard-Stab, Abfederung durch Schraubenfedern, Stabilisator, Teleskopstoßdämpfer
Felgengröße: . . 5 J (4½ J) × 13
Bereifung: 165 SR 13, im Test Kleber V 10 (Abrollumfang 1800 mm) und Michelin zX (Abrollumfang 1795 mm)
Bremssystem: Servo-unterstütztes Zweikreisbremssystem, Scheibenbremsen (160 hinten Trommelbremsen), Handbremse mechanisch auf die Hinterräder wirkend
Lenkung: Zahnstangenlenkung, 4¼ Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Übersetzung 20 : 1, Lenkraddurchmesser 400 mm

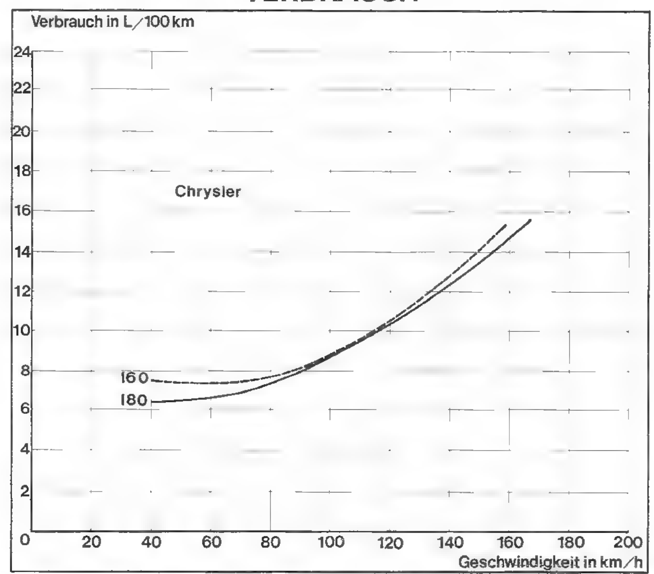
TESTNOTEN

	schlecht	ausreich.	befried.	gut	sehr gut
Motor- und Kraftübertragung					
Kaltstartverhalten		●			
Elastizität				●	
Motorgeräusch			●		
Wartungsmöglichkeiten				●	
Kupplungspedalkraft				●	
Getriebeabstufung				●	
Schaltung		●			
Fahreigenschaften					
Richtungsstabilität				●	
Kurvenverhalten				●	
Bremsen				●	
Lenkung			●		
Fahrkomfort				●	
Bodenhaftung			●		
Wendigkeit			●		
Karosserie und Innenraum					
Raumausnutzung				●	
Übersichtlichkeit			●		
Innenausstattung				●	
Sitze			●		
Lüftung und Heizung	●				
Verarbeitung		●			
Kofferraum				●	

BESCHLEUNIGUNG



VERBRAUCH



GEWICHT

Leergewicht 1120 (1090) kg, zugel. Gesamtgewicht 1520 (1490) kg, Leistungsgewicht (vollgetankt) 11,6 (13,8) kg/PS, zulässige Anhängelast 1150 (900) kg

ABMESSUNGEN

Länge 4527 (4457) mm, Breite 1728 mm, Höhe 1430 mm, Radstand 2667 mm, Spur vorne 1400 mm, hinten 1397 mm, Wendekreis links 11,39, rechts 11,22 m

INNENMASSE

Innenbreite vorne 1380 mm, hinten 1405 mm, Innenhöhe vorne 930 mm, hinten 870 mm, Sitztiefe vorne 490 mm, hinten 460 mm, Sitzbreite vorne 550 mm, hinten 1280 mm, Lehnenhöhe vorne 590 mm, hinten 560 mm, Pedalabstand zur Sitzlehne 830 bis 960 mm, Knieraum 330 bis 200 mm

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit 166,4 (158,2) km/h, dabei Tachoanzeige 172 (170) km/h, Drehzahl bei Höchstgeschwindigkeit 5750 U/min.
Beschleunigung aus dem Stand auf effektive Geschwindigkeiten (Testgewicht 1270 (1240) kg
0– 40 km/h . . . 2,7 (3,0) sec.
0– 60 km/h . . . 4,9 (5,4) sec.
0– 80 km/h . . . 7,7 (8,7) sec.
0–100 km/h . . . 11,9 (13,4) sec.
0–120 km/h . . . 17,3 (19,7) sec.
0–140 km/h . . . 25,9 (30,5) sec.
0– 400 m . . . . 18,1 (18,8) sec.
0–1000 m . . . . 34,4 (35,4) sec.

GANGBEREICHE

Chrysler 180
1. Gang . . . . bis 53 km/h
2. Gang . . . . . 11 bis 88 km/h
3. Gang . . . . . 19 bis 136 km/h
4. Gang . . . . ab 28 km/h
Chrysler 160
1. Gang . . . . bis 51 km/h
2. Gang . . . . . 10 bis 85 km/h
3. Gang . . . . . 18 bis 131 km/h
4. Gang . . . . ab 28 km/h

VERBRAUCH

(bei konstanter Geschwindigkeit im 4. Gang)
40 km/h . 6,4 (7,5) l/100 km
60 km/h . 6,6 (7,4) l/100 km
80 km/h . 7,4 (7,7) l/100 km
100 km/h . 8,7 (8,9) l/100 km
120 km/h . 10,5 (10,7) l/100 km
140 km/h . 12,5 (13,0) l/100 km
160 km/h . 14,9 (—) l/100 km
bei Höchstgeschwindigkeit:
15,8 (15,5) l/100 km
Testverbrauch 13,6 (13,8) l/100 km

PREISE

Chrysler 180 . . . . . DM 9498,–
Chrysler 160 GT . . . DM 8998,–
Chrysler 160 . . . . . DM 8598,–

HERSTELLER

Chrysler-France, Poissy, Frankreich

IMPORTEUR

Deutsche Simca Vertriebsgesellschaft mbH, 6078 Neu-Isenburg, Carl-Ulrich-Straße 92

Getriebe: Abstufung und Synchronisation recht ordentlich, Schalthebel sehr unruhig

Fahrverhalten: Wenig sportlich, aber sehr sicher, richtungsstabiler Untersteuerer

Federung: Insgesamt bemerkenswerter Fahrkomfort auch auf schlechten Straßen

Bremsen: Geringer Pedaldruck nötig, gute Verzögerung bei den Bremssystemen beider Modelle



Chrysler 160 (oben): schlichte Räder und Trommelbremsen hinten, Chrysler 180 (unten): Rad-Zierringe und vier Scheibenbremsen





In Kurven neigt sich der Chrysler und untersteuert



Rücklichter: Schön groß



Jodlicht: Gegen Aufpreis

Sie ziehen sehr elastisch und mit steigender Drehzahl stramm durch, schlaffen jedoch im oberen Bereich spürbar ab. In dieser Beziehung haben die Chrysler-Maschinen wenig mit ihren BMW-Vorbildern aus München gemein. Und der Eindruck einer sportlichen Motorisierung wird in diesen Autos eigentlich nur durch die Akustik aufrechterhalten. Der Motor des 160 gebärdet sich oberhalb von 5000 Touren ausgesprochen laut. Im etwas schweren und offenbar besser gedämpften 180 vermag das Triebwerk nicht ganz so heftig zu lärmen, aber ein Leisetreter ist auch dieses Auto nicht. Jedenfalls hat die Simca-Vertriebsgesellschaft wenig Veranlassung dazu, den Motoren das Geräuschbild eines Sechszylinders nachzusagen. Obwohl beide Maschinen bei schneller Fahrt kaum den Eindruck vitaler Motorisierung aufkommen lassen, beschleunigen sie die fast 1100 kg schweren Autos recht manierlich. Der 79 PS starke 160 braucht immerhin nur 13,4 Sekunden, um von 0 auf 100 km zu gelangen. Der 180 schafft das mit seinen 97 PS sogar in knappen zwölf Sekunden. Ganz harmonisch allerdings verlaufen heftige Beschleunigungsvorgänge in diesen Autos nicht immer. Die weiche Lagerung von Motor und Getriebe führt beim Lastwechsel während des Schaltens zu weitläufigen Bewegungen des Schalthebels, die dem Fahrer den Gang aus der Hand schlagen können.

Mäßiger Luftwiderstand verhilft den Chrysler-Autos jeweils zu einer beachtlichen Höchstgeschwindigkeit. Trotz seiner Größe kommt der 160 auf 158 km/h; und der 180 ließ sich sogar zu 166 km/h herbei. Auch der Treibstoff-Verbrauch profitiert von der sehr günstigen Karosserieform. Der Benzin-Konsum liegt bei den Modellen günstiger als der Durchschnitt dieser Klasse. Zwar kamen die im Test überwiegend sehr scharf gefahrenen Wagen auf Werte im Bereich von 13 l/100 km, doch bei angemessener Fahrweise lassen sich die Chrysler in der Gegend von zehn bis elf Litern bewegen. Kaum verwunderlich, doch immerhin bemerkenswert ist hier der geringere Verbrauch des mit einem Registervergaser versehenen Chrysler 180, der selbst im oberen Bereich die Werte des 160 nicht überschreitet. Ein deutliches Plus an Wirtschaftlichkeit bringt der geringere Verbrauch dem 180 allerdings nicht ein, denn mit 97 PS liegt er oberhalb der 90-PS-Schallgrenze erschwinglicher Versicherung. Allerdings gilt es nur 100 ccm mehr zu versteuern, denn der 160 mit 1639 ccm gilt beim Fiskus als 1700er, während der 180 mit 1812 ccm nur als 1800er bezahlt werden muß.

Die besseren Fahrleistungen der Typen mit dem großen Motor (160 GT und 180) rechtfertigen die anfallenden Mehrkosten nicht unbedingt, denn die Chrysler-Modelle trachten mehr nach Wirtschaftlichkeit als nach Faszination durch Leistung und Sportlichkeit. Außerdem ist der zahme, aber sehr preiswerte 160 wirklich ausreichend motorisiert und setzt seine 79 PS in der Praxis erfolgreicher und effektiver in Fahrleistung um als die stärkeren Modelle. Die Ausstattung des 160 ist zwar sparsamer, aber das Fehlen sportiver Zutaten wie Drehzahlmesser und Schalthebel-Sack paßt eigentlich besser zu dem Gesamtcharakter der Chrysler-Wagen. Die schlichte Aufmachung des Sparmodells wirkt beinahe seriöser. Die großzügigere Ausstattung der Supermodelle bringt dennoch einige Vorteile. Der 160 GT mit der starken Maschine besitzt anstelle der Uhr einen Drehzahlmesser. Die Windschutzscheibe ist aus Verbundglas (der Aufpreis beim 160 beträgt hierfür 122 DM). Für das Kunstlederpolster wird vom 160 GT an kein Aufschlag erhoben (beim 160 kosten diese Sitze 222 DM mehr). Der Chrysler 180 hat neben diesen Sonderausstattungen serienmäßig eine heizbare Heckscheibe vorzuweisen.

Eine Kaufentscheidung für den teureren Wagen aber vermögen diese Details nicht herbeizuführen. Immerhin bietet Simca-Chrysler die wesentlichen Dinge recht preiswert als Extra an, so daß ein Zukauf den günstigen Preis des Chrysler 160 nicht unterhöhlt. Vertretbar sind weiterhin auch die 95 DM zusätzlich für Halogen-Fernlicht, das über einen zweiten Reflektor im Hauptscheinwerfer abgestrahlt wird. So kann den reinen Vernunftkäufer allenfalls der größere Lärm im Chrysler 160 schrecken. Aber der tritt ohnehin erst in einem Geschwindigkeitsbereich auf, den sparsame Menschen meiden.

Der einzige technische Nachteil des 160 – Trommelbremsen statt Scheibenbremsen an der Hinterachse – läßt sich auch verschmerzen. Denn deutlich schlechter verzögert das simplere System nicht. Ganz ohne Zweifel ist der Chrysler 160 das vernünftigste Modell dieser Baureihe. Mit serienmäßig vier Türen und Gürtelreifen kostet er 8598 DM. Wer dazu noch eine beheizbare Heckscheibe für 100 DM erwirbt, der hat ein preiswertes, gut ausgestattetes Auto. Abfinden muß sich der Käufer freilich damit, daß dieser Wagen in mancher Beziehung einen etwas unpraktischen Eigensinn entwickelt und die Bedienungsperfektion anderer – zum Beispiel deutscher – Großserien-Autos vermissen läßt. Zudem sucht man vergeblich den technischen Charme seiner französischen Konkurrenten.

Clauspeter Becker

Die authentische Schilderung der Katastrophe von Buenos Aires

Giuntis

In der 35. von insgesamt 165 Runden der „1000 km von Buenos Aires“ blieb der Matra 660 von Beltoise/Jabouille, zu diesem Zeitpunkt von Beltoise gesteuert, unmittelbar vor der in die Start- und Zielgerade mündenden Vollgas-Linkskurve auf der rechten Fahrbahnseite wegen Treibstoffmangel stehen. Beltoise stieg aus und schob den Wagen in einem seiner Ansicht nach „günstigen Augenblick“ quer über die Strecke auf die gegenüberliegende linke Fahrbahnseite.

Das war der erste Fehler.

Die dort stationierten Streckenposten zeigten zwar die gelbe Flagge (= Achtung, Gefahr!), hinderten aber Beltoise nicht an dem lebensgefährlichen und zudem laut Reglement verbotenen Schiebemanöver.

Das war der zweite Fehler.

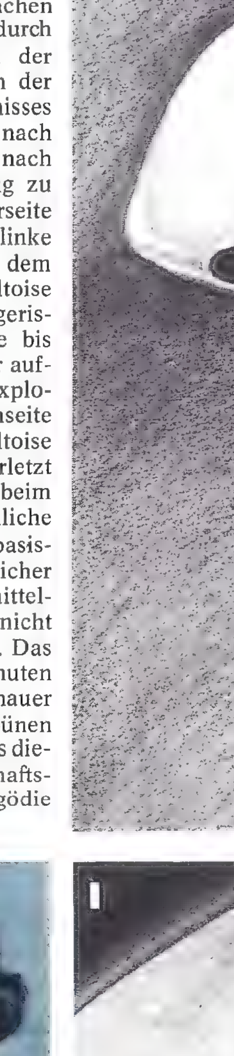
Während der beiden folgenden Runden, der 36. und 37., versuchte Beltoise, seinen Matra abermals schräg über die Rennstrecke rollen zu lassen, um so auf der gegenüberliegenden rechten Seite die sich jetzt in seiner unmittelbaren Nähe befindlichen Boxen doch noch zu erreichen.

Das war der dritte Fehler.

Auch während dieser Schiebeaktion beschränkten sich die Posten lediglich auf intensives Winken mit der gelben Flagge, unternahmen aber nichts, um Beltoise von der erneuten Überquerung der Piste abzubringen.

Das war der vierte Fehler.

Während der 36. und 37. Runde wurde der Beltoise-Matra von fast allen vorbeikommenden Fahrern auf der linken Fahrbahnseite registriert. Man stellte sich auf das Hindernis ein, „zur Überraschung vieler“ (Ferrari 512-Fahrer Parkes) tauchte der schiebende Beltoise samt Auto in der 38. Runde jedoch mitten auf der Strecke auf. Haarsträubende Situationen folgten, weil sich die meisten Piloten bei einer Geschwindigkeit von rund 200 km/h erst in letzter Sekunde auf den völlig neuen Standort des Matra einstellen konnten und mehrfach nicht wußten, ob sie sich rechts oder links vorbeizwängen sollten. Windschattenfahrend näherten sich der Ferrari 512 M von Mike Parkes und der zu diesem Zeitpunkt im Klassement führende Ferrari 312 P von Ignazio Giunti dem Matra. Giunti im flachen Spyder war in dieser Position durch das wuchtige 512-Heck in der Sicht behindert. Parkes, von der neuen Position des Hindernisses überrascht, zog blitzschnell nach links. Giuntis Lenkbewegung nach links aber kam zwangsläufig zu spät: Mit der rechten Vorderseite prallte der Ferrari auf die linke Heckpartie des Matra (der dem rechts hinten schiebenden Beltoise buchstäblich aus der Hand gerissen wurde) und schleuderte bis vor die Haupttribüne, wo der aufgerissene rechte Seitentank explodierte und die rechte Wagenseite in Brand setzte. Während Beltoise wie durch ein Wunder unverletzt blieb, erlitt Giunti bereits beim Aufprall (ca. 190 km/h) tödliche Verletzungen (u. a. Schädelbasis- und Wirbelbruch). Nach ärztlicher Auffassung waren seine „mittelschweren Verbrennungen“ nicht als Todesursache anzusehen. Das Feuer wurde nach 2.43 Minuten gelöscht, etwa 25 000 Zuschauer auf den Start-und-Ziel-Tribünen sowie nahezu alle Boxencrews dieses Marken-Weltmeisterschafts-Laufes erlebten die Tragödie aus allernächster Nähe.





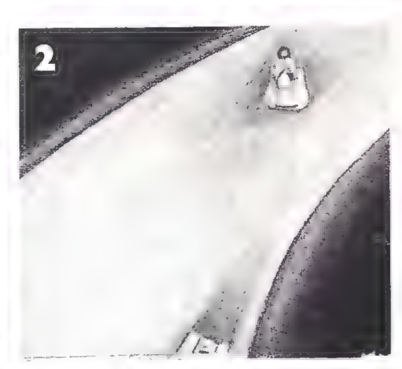
Er löste das Unglück aus: Jean-Pierre Beltoise (33).



Um ihn trauert ganz Italien: Ignazio Giunti (29).



Mit Benzinmangel bleibt der Matra auf der rechten Seite stehen.



Samt Auto überquert Beltoise die Piste nach links.

sinnloser Tod



Zunächst schiebt er am linken Innenrand entlang weiter.



Dann kreuzt Beltoise die Strecke wieder nach rechts.



Parkes fährt links vorbei, Giunti prallt auf den Matra.



Brennend kommt Giuntis Ferrari vor den Tribünen zum Stehen.



Italien ist entsetzt: Nach Lorenzo Bandini und Ludovico Scarfiotti starb mit Ignazio Giunti zum dritten Mal in einem Zeitraum von vier Jahren der beste Rennfahrer dieser Nation.

So urteilt die Presse:

CORRIERE D'INFORMAZIONE

Italien hat seinen Meister verloren, weil keiner der Streckenposten oder der Rennleiter eingriff, um Beltoise die Fortsetzung seines Manövers zu verbieten. Ferrari wird Schritte unternehmen müssen, bis die für diese Tragödie Verantwortlichen aus dem internationalen Motorsport entfernt sind.

La Gazzetta dello Sport

Ignazio Giunti ist auf der Rennstrecke von Buenos Aires auf tragische Weise umgekommen. Bei einem Unfall, für den die Veranstalter, die Streckenposten und ein so erfahrener Pilot wie Beltoise die Verantwortung tragen. Unbegreiflich das Benehmen von Beltoise, der sonst Stellungnahmen über Sicherheitsfragen schreibt und ausspuckt. Er sollte lebenslänglich disqualifiziert werden.

Corriere dello Sport

Auf der Rennstrecke von Buenos Aires wurden derartig banale Fehler begangen, daß es nicht schwer sein dürfte, die Verantwortlichen genau zu ermitteln. Daß Rennfahrer ein Risiko eingehen, ist eine Tatsache. Dieses Risiko aber durch unverantwortliches Betragen einzelner Stars oder Komparsen zu vergrößern, ist einfach verbrecherisch. Der italienische Automobilrennsport wurde schon von zu vielen und zu harten Schlägen getroffen.

LA STAMPA

Beltoise ist nicht mehr würdig, „Rennfahrer" genannt zu werden. Die von verschiedenen Seiten geforderte Disqualifikation auf Lebenszeit wäre keine ungerechte Maßnahme. Die Matra-Box hat eine große Leichtfertigkeit begangen, indem sie den genauen Benzinverbrauch des Beltoise-Wagens nicht ermittelte und dann später das unbesonnene Manöver ihres Fahrers nicht aufhielt. Unbegreiflich auch das Verhalten der Streckenposten.

LE FIGARO

Beltoise ist ein besonders vorsichtiger Fahrer und sich der Sicherheitsprobleme auf den Rennstrecken voll bewußt. Giunti hat Beltoise zweifellos das Leben gerettet. In einer letzten Reflexbewegung versuchte der Italiener, nicht die Seite des Matra zu treffen, an der der Franzose ging und schob.

L'EQUIPE

Die Verantwortlichen im französischen Automobilsport sind sich darüber im klaren, daß einige internationale Behörden eine strenge Bestrafung Beltoises veranlassen werden, falls der Franzose nicht im eigenen Lande zur Rechenschaft gezogen wird. Wahrscheinlich wird man Beltoise für sechs Monate die Lizenz entziehen. Ob er aber nach dem Schock in Buenos Aires und nach einer halbjährigen Sperre zum Rennsport zurückkehrt, erscheint fraglich.



Radio Vatikan

Auch das 1000-Kilometer-Rennen von Buenos Aires hat ein Opfer gefordert: den italienischen Rennfahrer Ignazio Giunti. Die öffentliche Meinung ist erschüttert von dem tragischen Ereignis und von der Art und Weise, wie es geschah. Übertrieben lang ist die Liste der im Wettbewerb getöteten Rennfahrer. Risiko ist ein untrennbares Kennzeichen des Sports. Aber die Zahl der Opfer, die die Rennstrecken mit Blut bedecken, hat einen Umfang erreicht, bei dem man schon von Selbstmord sprechen muß.

Das Rennen in Zahlen

Gesamtklassement (165 Runden à 6,1 km)

1. Siffert/Bell (CH/GB) Porsche 917/5000, 5:25.25,9 Std. = 186,2 km/h
2. Rodriguez / Oliver (MEX/GB) Porsche 917/5000, 1 Runde zurück
3. Stommelen/‚Nanni' (D/I) Alfa-Romeo 33.3, 2 R. zur.
4. De Adamich/Pescarolo (I/F) Alfa-Romeo 33.3, 4 R. zurück
5. Juncadella/Pairetti (E/AR) Ferrari 512, 10 Runden zur.
6. Gosselin/Fierlant (B/B) Ferrari 512, 12 Runden zurück
7. Bonnier/Parkes (CH/GB) Ferrari 512 M, 17 R. zur.
8. Di Palma/Posey (AR/USA) Ferrari 512, 17 Runden zur.

Schnellste Runde: Siffert/Porsche 917 in 1.51,5 Min. = 197,5 km/h

Das meint die Prominenz:

Berardo Giunti, Bruder des Verunglückten: „Was Beltoise getan hat, kommt einem Mord gleich. Ich werde mich mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln dafür einsetzen, bei den nationalen und internationalen Sportbehörden zu erreichen, daß Beltoise nie mehr an einem Autorennen teilnehmen kann. Meine Familie wird ihm nie verzeihen, was er uns in Buenos Aires angetan hat."

Peter Schetty, Ferrari-Rennleiter: „Wir möchten zum jetzigen Zeitpunkt keine offizielle Stellungnahme abgeben. Eines möchte ich schon jetzt klarstellen: Die Meldungen, wonach unsere Mechaniker Beltoise tätlich angegriffen haben sollen, stimmen nicht." Anmerkung der Redaktion: Nach Aussage der Sportkommissare Pfundner und Schmitz haben sich die Ferrari-Leute korrekt verhalten. Beltoise wurde allerdings von zwei italienischen Touristen verprügelt.

Juan M. Fangio, Rennleiter in Buenos Aires: „I corse sono cosi – so sind Rennen nun einmal. Es handelte sich um einen dieser tragischen Unglücksfälle, die in dieser Art sportlichen Wettbewerbs leider gelegentlich passieren. Beltoise tat, was jeder gute Rennfahrer tun würde: er hat versucht, im Rennen zu bleiben."

Mike Parkes, Pilot eines Ferrari 512 M: „Ich glaube, daß die Streckenposten die Hauptverantwortung an diesem Unfall tragen. Statt das Schiebemanöver von Beltoise zu verhindern oder mitzuhelfen, den Matra auf kürzestem Weg aus dem Gefahrenbereich zu bringen, blieben sie unglücklicherweise auf ihren Posten und schwenkten drei Runden lang die gelben Flaggen." Anmerkung der Redaktion: Mike Parkes lag zum Zeitpunkt des Unfalls unmittelbar vor Giunti.

Martin Pfundner, Vizepräsident der CSI: „Das Verhalten von Beltoise war eine rein menschliche Fehlleistung. Er mußte wissen, daß die FIA das Schieben auf der Rennstrecke seit sechs Jahren verboten hat. Deshalb gibt es keine Entschuldigung, zumal Beltoise Mitglied der französischen Sicherheitskommission, der FFSA, ist."

Dokumentation: Rainer Braun, Franz Fedler; Fotos: DPPI, Lini, Rottensteiner Zeichnungen: Albert van Dülmen

Jean-P. Beltoise, Matra-Werksfahrer: „Für mich ist das ein unerklärlicher Rennunfall. Ich kann mir nicht erklären, warum Giunti nicht an meinem Wagen vorbeikam. Geschoben habe ich mein Auto lediglich dreißig Meter. Im übrigen bin ich Sportler und denke nur daran, so schnell wie möglich zu fahren. Auf die Einhaltung der Reglements müssen die Kommissare und Sportwarte achten." Anmerkung der Redaktion: Beltoise schrieb ein Buch „Sterben verboten".

Werbung und Wirklichkeit

Citroën-Slogan in Anzeigen: „Intelligenz auf Rädern“

Gefährliches Spiel: IAA-Absage

Deutschlands mächtigste Industrie hat öffentlich Armut vorgegeben: „Die Internationale Automobil-Ausstellung 1971 wird aus Kostengründen abgesagt." In Wirklichkeit ist diese Entscheidung eine Demonstration gegen die Wirtschaftspolitik der Regierung, denn nach den fetten letzten Jahren kann es um die Kosten kaum gegangen sein. Es fragt sich nur, ob dieser dramatische Schritt die wirtschaftliche Lage zu stabilisieren hilft. Eher ist zu vermuten, daß die Aktion Widerstand der Automobil-Industrie genau jene Psychose anheizt, in der die Rezession so lange beredet wird, bis sie angesichts einer unsicher abwartenden Wirtschaft tatsächlich da ist. –

Gewinne in Millionen: Muß die Autoindustrie am Hungertuch nagen?

Firmen (AG)	1950	1960	1965	1969
BMW	1,0	—	9,1	22,8
Daimler-Benz	4,3	131,9	155,3	248,0
Ford	2,5	60,0	84,0	234,6
NSU (Audi)	0,8	2,1	3,6	12,8
Opel	31,4	203,8	183,7	419,0
VW	5,2	72,2	120,3	166,9

Kommentare . . .

Frankfurter Allgemeine Zeitung
„Ob die Absage . . . eine richtige Entscheidung ist und ob die Industrie damit den Sack statt den Esel geprügelt hat, das wird sich erst später aus vielen Mosaiksteinchen zusammensetzen lassen. Die ausländischen Salons werden jedenfalls von der deutschen Selbstbeschränkung profitieren."

Rheinische Post
„Was die Autofirmen sich allerdings davon versprechen, bleibt schleierhaft. Auf jeden Fall muß man wohl von einer Fehlzündung sprechen, denn diese deutsche Autoschau . . . ist wirklich eine Messe wert."

Westdeutsche Allgemeine Zeitung
„Schon auf der letzten IAA . . . war kaum ein neues Auto zu sehen . . . Die Ausstellung zog dennoch insgesamt rund 900 000 Besucher an."

Kölnische Rundschau
„Neue Modelle werden entwikkelt und auf den Markt gebracht, weil sie entweder Typen ablösen sollen, die sich nicht mehr so gut verkaufen lassen, oder aber, weil man der Konkurrenz Marktanteile abjagen möchte. Das alles hat mit einer Autoschau nichts zu tun."

Süddeutsche Zeitung
„Die Autoindustrie fährt in ein schlimmes Jahr . . . Das wird zu spüren sein, wenn das Saisongeschäft in diesem Jahr vorbei ist, etwa im Mai. Vielleicht wird dann die Automobilindustrie doch bedauern, auf den werblichen Impuls der Autoausstellung verzichtet zu haben."

Frankfurter Rundschau
„Diese dynamitgeladene Entscheidung wurde ohne Zweifel in den erlauchten Zirkeln der Großindustrie abgesprochen, wo gewisse Herren wie Quandt, Flick, Abs und die ganze Großbanken-Lobby verkehren. Es ist ihre ganz persönliche Grußadresse an eine ungeliebte Regierung, die es trotz diffiziler Wirtschaftslage wagte, in eine gesellschaftspolitische Grundsatzdebatte einzutreten."

. . . und Meinungen

Automobilclub von Deutschland
„Eine IAA ohne Pomp und Gloria, eine IAA, die wieder eine Ausstellung ist und keine Show, das wäre unsere Alternative."

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club
„Die Absage kann ein geschickter Schachzug der Automobilindustrie sein, die damit demonstrieren wollte, wie schlecht es ihr geht. Der ADAC hofft, daß sich die Kostenersparnis in irgendeiner Form im Preis der Automobile auswirken wird."

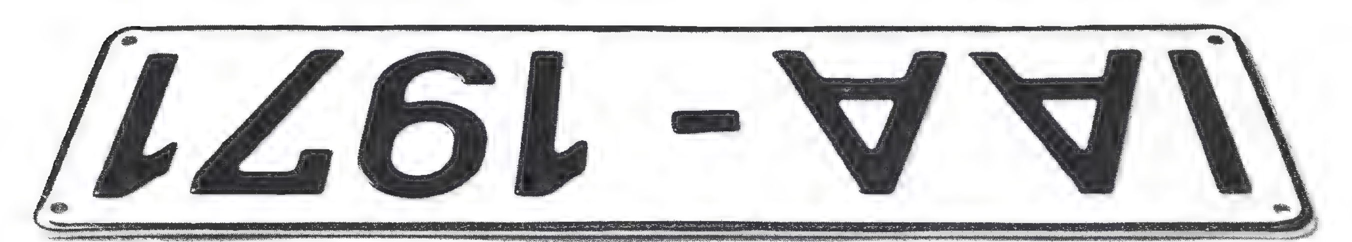
Hessisches Wirtschaftsministerium
„Wir sind gegen diesen Absage-Beschluß und halten ihn für eine Entscheidung, die – wenn sie aus kommerziellen Gründen getroffen worden ist – die Atmosphäre in der Bundesrepublik wohl nachhaltig beeinflussen kann. Eine Schau der Importeure, das wäre eine Idee, die uns gefallen würde."

Bundeswirtschaftsministerium
„Der VDA hat die Gründe für seine Entscheidung angeführt, und diese Gründe sind nicht politischer Natur. Die Autofahrer werden die Absage bedauern. Es ist aber anzunehmen, daß die breite Öffentlichkeit Verständnis für die Gründe der VDA-Entscheidung hat."

Kfz-Ersatzteile- und -Zubehör-Verband
„Die Großhändler sind diejenigen, die auf die Messe gehen und ihre Einkäufe tätigen. Kritisch ist die Absage mindestens zu beurteilen."

Auto Club Europa
„Der ACE würde eine Verschiebung der IAA begrüßen, wenn gewährleistet wäre, daß durch die Kosteneinsparungen, die mit 100 Mill. Mark angegeben werden, der Autofahrer profitiert. Wenn mit der Absage der IAA eine politische Demonstration beabsichtigt sein soll, so ist dies sicherlich kein geeignetes Mittel."

Verband der Automobilindustrie
„Als Grund (für die Absage) wird die Tatsache angeführt, daß im Jahre 1970 und auch 1971 in der Automobilindustrie Kostensteigerungen in einem außerordentlichen Umfange eingetreten sind bzw. noch eintreten werden, die zu Einsparungen zwingen."



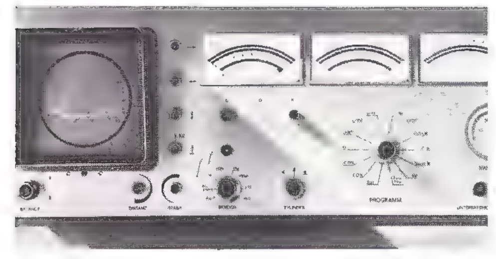
Die nächste deutsche Automobil-Ausstellung findet voraussichtlich 1973 statt

Elektronische Kontrollen sind der halbe Weg zum perfekten Service.

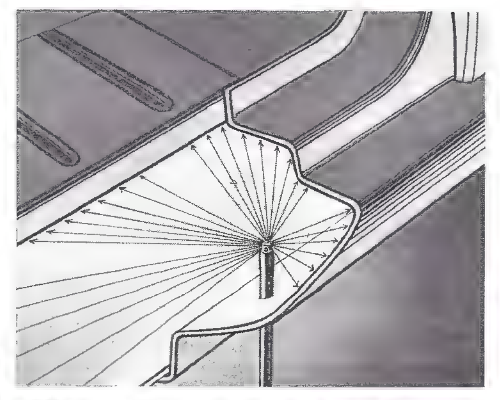
BMW geht den ganzen Weg. Allein.

BMW bereitet Automobile serienmäßig auf die „Präzision ab Werkstatt" vor.

Der Kundendienst für Automobile hat sich gewandelt. Je höher ein Automobil entwickelt ist, um so weniger darf es bei der Wartung menschlichen Unzulänglichkeiten ausgesetzt werden. Der Service muß so perfektioniert sein wie die Technik des Automobils selbst.



Und hier liegt der Vorsprung von BMW. Die BMW Service-Stationen wurden mit elektronischen Kontrollanlagen ausgerüstet. BMW bereitet auch jedes Automobil serienmäßig auf elektronische Funktionsanalysen vor. Das ist bisher einmalig im Automobilbau. Schon im Werk wird jeder BMW mit 2 Elektronik-Kontakten ausgestattet. Sie ermöglichen eine sichere Präzisionskontrolle und damit den Service ohne Vorbehalt!



BMW verlängert die Lebensdauer von Automobilen.

Korrosion macht allen Automobilen zu schaffen. Als einziger Großserienhersteller von Automobilen bietet BMW die serienmäßige Hohlraumkonservierung. Ein neues Verfahren, das Korrosion verhindert, bevor sie entsteht.
Während herkömmliche Methoden die Korrosion nur zu einem geringen Prozentsatz verhindern, schützt die Hohlraumkonservierung die behandelten Stellen nahezu vollständig.
Mit diesem Schritt zeigt BMW, daß die Lebensdauer eines Automobils nicht nur von der Witterung abhängt. Sondern auch von der Fähigkeit der Konstrukteure.

BMW läßt sich Serienqualität durch Meisterschaften bestätigen.

Immer mehr sind sich die Fachleute darin einig, daß der Wert eines Automobils nur in extremen Situationen gemessen werden kann. Weil auch die Gefahren für den Autofahrer in extremen Situationen liegen.



BMW hat seine Automobile den härtesten Prüfungen ausgesetzt: In Tourenwagenrennen gegen internationale Konkurrenz. Als erstes Automobilwerk gewann BMW in der letzten Saison alle deutschen Meisterschaften. Sowie sämtliche europäischen 24-Stunden-Rennen.
Damit dient der Tourenwagensport bei BMW nicht nur der Erprobung des Fahrverhaltens: Die Siege sind Beweise für die Serienqualität.



Aus Freude am Fahren – BMW

Fauler Trick: Aufpreise beim Autoverkauf

Wer sich ein neues Auto kauft, bezahlt im Endeffekt oft mehr, als er seiner Frau gestehen darf. Schuld daran ist die Aufpreispolitik vieler Automobilfirmen. Denn die Preise in den Verkaufslisten gelten meist nur für dürftig ausgestattete Basis-Modelle. Erst beim Händler erlebt der Käufer dann, wie ihm durch notwendige Extras zusätzlich Geld aus der Tasche gezogen wird. So zeigt das Beispiel unten die zweifelhafte Preis-Karriere eines deutschen Mittelklassewagens.

Die Automobil-Industrie – namentlich die deutsche – bittet ihre Kundschaft zur Kasse. Gnadenlos und unerbittlich. Dabei beschränken sich die Kaufleute durchaus nicht nur auf regelmäßige, wenigstens noch für jeden erkennbare Preiserhöhungen. Sie locken ihre Kundschaft mit harmlos wirkenden Basispreisen in den Verkaufsraum und ziehen ihnen dann bei der Auswahl des Modells und dessen Ausstattung ungeniert, aber höflich das Fell über die Ohren.

Denn jenes Auto, das heute zum Grundpreis in der Liste steht, kommt praktisch nie zum Händler. Im Prinzip ist das gut so, denn bei vielen Werken ist diese Roh-Ausführung von gestern. Die technische Ausrüstung liegt eindeutig hinter dem augenblicklichen Stand des Fortschritts zurück. Und die optische Aufmachung entspricht keineswegs dem landläufigen Geschmack.

Das durchschnittliche deutsche Auto wird ohne Gürtelreifen, ohne heizbare Heckscheibe und am liebsten auch noch ohne Scheibenbremsen angeboten. Das aber ist nur der erste fragwürdige Trick für günstige Preis-Optik. Auch die Ausstattung muß für Finanzmanipulationen herhalten. Das den Basispreis vertretende Modell kommt so dürftig daher wie ein Buffet-Wagen der Bundesbahn. Es hat blinde Höhlen im Instrumentenbrett, oft nur eine einzige Sonnenblende, dünne Matten und im Innenraum viel nacktes Blech. Bis aber alles, vom Gürtelreifen bis zum Velours-Teppich, beisammen ist, kann das Auto 1000 Mark teurer sein. Und für vier Türen kommen noch einmal runde 400 Mark dazu. Der Mehraufwand kostet den Käufer nicht nur Geld – er bringt ihm noch nicht einmal Prestige. Er hat ein Auto für 7000 Mark gewollt, hat 8500 dafür bezahlt, aber die Nachbarn schätzen den Wagen auf 7000 Mark. Da werden die Freunde italienischer und französischer Autos fairer bedient. Wollen sie ein vergleichbares Auto kaufen, müssen sie sich auf eine Ausgabe von 8000 Mark vorbereiten. Zu zahlen haben sie schlimmstenfalls 8200 Mark. Aber vor ihrer Tür steht dann auch unbestritten ein Auto für 8000 Mark.

Weit erbarmungsloser noch werden Kunden mit echten Extrawünschen zur Ader gelassen. Ein stärkerer Motor – verändert sind vielleicht nur Kolben und Nockenwelle – steht mit 200 DM Aufpreis in der Liste. Ob das Werk dabei allerdings auch entsprechend höhere Unkosten hat, ist fraglich. Sollten aber ein paar Gramm Metall mehr anfallen, so werden sie zum Goldpreis an den Kunden weitergegeben. Und wenn wirklich mal etwas teurer ist, dann langen die Kalkulatoren bisweilen fast unverschämt hin. So läßt sich Opel die Gürtelreifen beim Ascona mit fast 190 DM bezahlen. Beim Reifenhändler dagegen sind dieselben Gürtelreifen 45 DM billiger als die beim Ascona serienmäßigen S-Pneus.

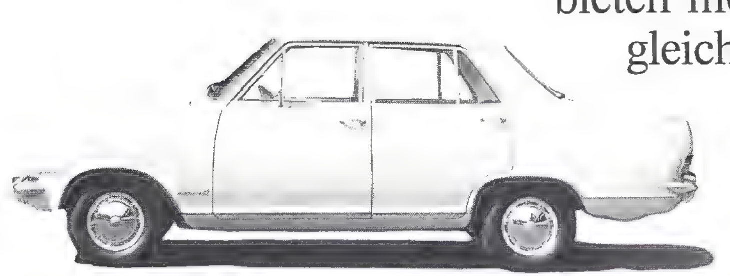
Die Verführung zum Konsum kennt nach oben hin kaum noch Grenzen. Die Industrie schreckt nicht davor zurück, ihre Kunden zur Überrüstung ihrer Autos zu verleiten. Wenn ihn kein Lieferengpaß daran hindert, kann der Kunde seinen kreuzbraven Ascona oder Taunus mit superbreiten Serie-70-Reifen bestellen. Und für einen holzverzierten Voyage darf er einen halben Tausender hinlegen.

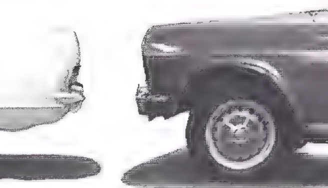
Und selbst vor bewußter Irreführung schrecken die Autoverkäufer nicht zurück. Ford zeigt in der Werbung einen Capri 2600 RS mit Minilite-Felgen und sagt: Das Auto kostet 15 800 Mark. Tatsächlich kostet der abgebildete Wagen fast 17 000 Mark. Denn der serienmäßige Lieferumfang enthält zwar Leichtmetall-Räder, die aber von einer billigeren Sorte sind. Die Minilite-Räder aber und der damit verbundene Ruch von Werksrennwagen wollen mit 1047 DM extra bezahlt sein.

Es scheint, als sei Preisverschleierung zum internationalen Leistungssport geworden. Deutschland könnte dabei mit guten Aussichten bei jeder Auto-Olympiade starten. Allenfalls die Amerikaner würden den deutschen Autobauern da noch die Goldmedaille abnehmen.

Ford Taunus GXL

Coupé 2türig	9845,70 DM
2,0-l-HC-V6-Motor 90 PS	219,78 DM
Automatisches Getriebe	799,20 DM
Gürtelreifen 185/70	59,94 DM
Rallye-Lackierung	83,25 DM
Stahlkurbeldach	369,63 DM
Stoßstangenhörner	41,04 DM
Sicherheitsgurte vorn	88,80 DM
Kunstlederpolsterung	48,84 DM
Verbundglasscheibe	115,44 DM
Metallic-Lackierung	103,23 DM
Radio	450,00 DM
Gesamtsumme	12 214,10 DM





Importwagen bieten mehr für das gleiche Geld



Opel Kadett L/55 PS

Limousine 4türig	7368,50 DM
Gürtelreifen	189,81 DM
Stabilisator vorn	31,08 DM
Stabilisator hinten	31,08 DM
Heizbare Heckscheibe	86,58 DM
Drehzahlmesser	98,57 DM
Gesamtsumme	7834,40 DM

Simca 1100 Special 70 PS

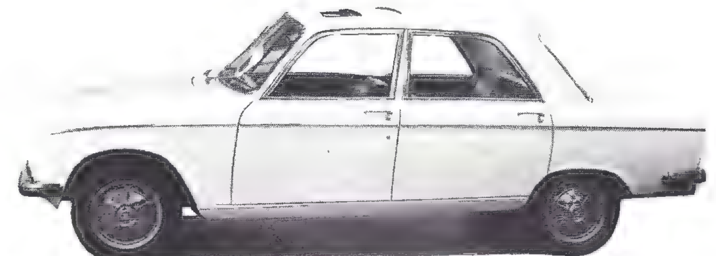
Limousine 5türig	7498,00 DM
Gürtelreifen	serienmäßig
Stabilisator vorn/hinten	serienmäßig
Heizbare Heckscheibe	100,00 DM
Drehzahlmesser	serienmäßig
Drehstromgenerator 35 A	serienmäßig
Gesamtsumme	7598,00 DM





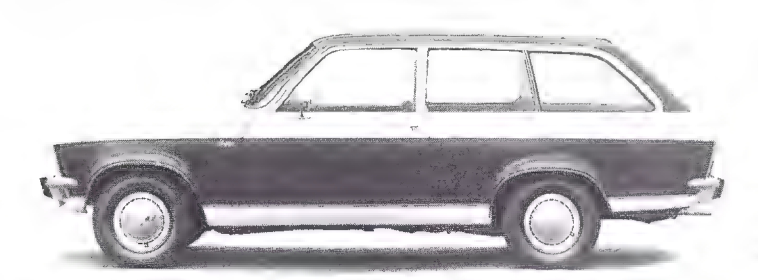
Ford Taunus L

Limousine 2türig	7303,80 DM
Gürtelreifen	118,77 DM
Bremskraftverstärker	113,22 DM
Heizbare Heckscheibe	99,90 DM
Gesamtsumme	7635,79 DM



Peugeot 304/65 PS

Limousine 4türig	7625,00 DM
Gürtelreifen	serienmäßig
Bremskraftverstärker	serienmäßig
Heizbare Heckscheibe	120,00 DM
Gesamtsumme	7745,00 DM



Opel Ascona Voyage L 16 S/80 PS

Limousine 3türig	8746,80 DM
Gürtelreifen	189,26 DM
Drehstromgenerator 35 A	12,77 DM
Heizbare Heckscheibe	62,69 DM
Halogen-Fernlicht	124,32 DM
Drehzahlmesser	96,57 DM
Gesamtsumme	9232,42 DM



Renault 16 TS/85 PS

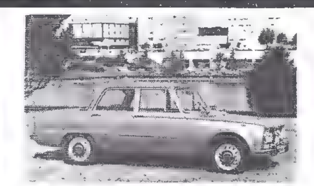
Limousine 5türig	9195,00 DM
Gürtelreifen	serienmäßig
Drehstromgenerator 35 A	serienmäßig
Heizbare Heckscheibe	serienmäßig
Halogen-Fernlicht	serienmäßig
Drehzahlmesser	serienmäßig
Gesamtsumme	9195,00 DM

Importautos 1971: Alle neuen Preise

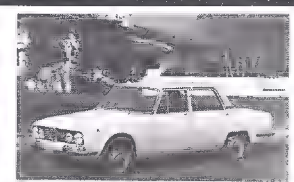




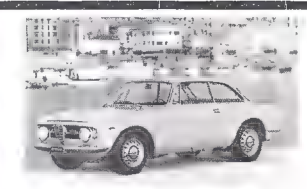
1300 TI
Vierzylinder, 1290 ccm,
84 DIN-PS bei 6000 U/min,
DM 9600,–



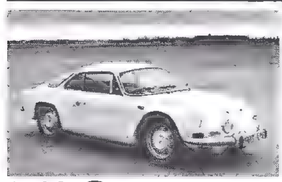
Giulia Super
Vierzylinder, 1570 ccm,
103 DIN-PS bei 5500 U/min,
DM 10750,–



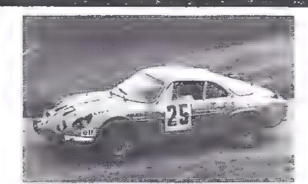
1750 Berlina L
Vierzylinder, 1779 ccm,
113 DIN-PS bei 5500 U/min,
DM 12 490,–



1300 GT Junior
Vierzylinder, 1290 ccm,
87 DIN-PS bei 6000 U/min,
DM 12 950,–



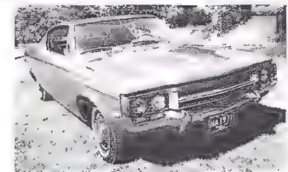
1300 G
Vierzylinder, 1255 ccm,
88 DIN-PS bei 6750 U/min,
DM 20 424,–



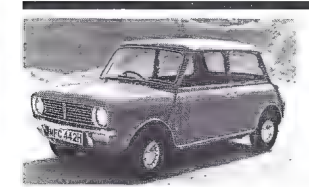
1300 S
Vierzylinder, 1296 ccm,
116 DIN-PS bei 7200U/min,
DM 22866,–



Gremlin
Sechszylinder, 3802 ccm,
105 DIN-PS bei 4500 U/min,
2sitzig . . . . **DM 16480,17**
4sitzig . . . . **DM 16779,87**



Matador
Sechszylinder, 4196 ccm,
118 DIN-PS bei 3800 U/min,
Limousine . **DM 22327,65**
Hardtop . . **DM 25276,92**



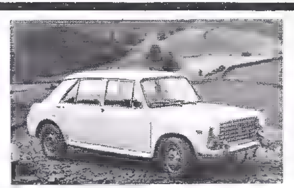
Mini Clubman
Vierzylinder, 988 ccm,
36 DIN-PS bei 4750 U/min,
DM 5883,–



Mini 1275 GT
Vierzylinder, 1275 ccm,
53 DIN-PS bei 5250 U/min,
DM 6937,50



1100 de Luxe
Vierzylinder, 1098 ccm,
44 DIN-PS bei 5000 U/min,
DM 6271,50



1300 Super de Luxe
Vierzylinder, 1275 ccm,
53 DIN-PS bei 5250 U/min,
2türig . . . . . **DM 6915,50**
4türig . . . . . **DM 7159,50**



1300 GT
Vierzylinder, 1275 ccm,
68 DIN-PS bei 5750 U/min,
DM 8280,60



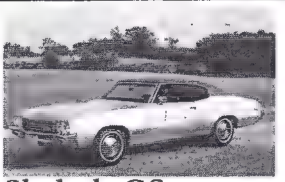


T-Serie
Achtzylinder, 6230 ccm,
ca. 260 SAE-PS bei 4000 U/min,
DM 98600,–



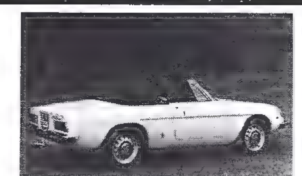
T-Serie Coupé u. Cabriolet
Achtzylinder, 6230 ccm, ca.
260 SAE-PS bei 4000 U/min,
Coupé . . . **DM 133 000,–**
Cabriolet . . **DM 135 530,–**





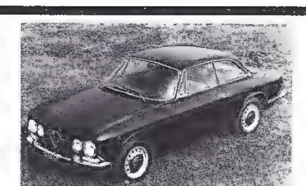
Skylark GS
Achtzylinder, 5724 ccm,
195 DIN-PS bei 4000 U/min,
Coupé . . . . **DM 28400,–**
Cabriolet . . . **DM 28700,–**

Das Preisniveau von Importautos ist um fast drei Prozent gestiegen. Die Deutsche Auto Zeitung gibt über die veränderten Zahlen einen kompletten Überblick.

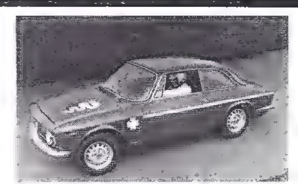


Spider Fast Back
Vierzylinder, 1290 ccm,
87 DIN-PS bei 6000 U/min,
1300 Spider . **DM 12 450,–**

Vierzylinder, 1779 ccm,
113 DIN-PS bei 5500 U/min,
1750 Spider . **DM 15 250,–**

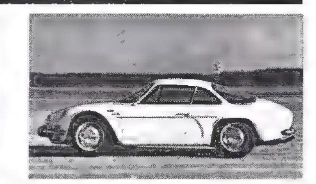


1750 GT Veloce
Vierzylinder, 1779 ccm,
113 DIN-PS bei 5500 U/min,
DM 15490,–



GTA Junior
Vierzylinder, 1290 ccm,
95 DIN-PS bei 6000 U/min,
DM 18950,–



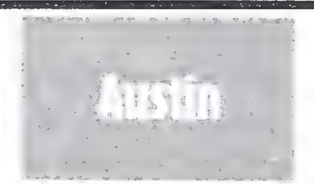


1300
Vierzylinder, 1289 ccm,
74 DIN-PS bei 5900 U/min,
DM 14989,–



Ambassador
Achtzylinder, 4979 ccm,
160 DIN-PS bei 4400 U/min,
Limousine . **DM 26449,08**
Hardtop . . **DM 26537,88**
„Brougham"
Limousine . **DM 26808,72**
„Brougham"
Hardtop . . **DM 26888,64**

Javelin
Achtzylinder, 5896 ccm,
205 DIN-PS bei 4400 U/min,
Javelin . . . **DM 25 175,69**
Javelin
„AMX" . . . **DM 27 284,91**



Mini 850
Vierzylinder, 848 ccm,
34 DIN-PS bei 5500 U/min,
DM 5261,40

Mini 1000
Vierzylinder, 988 ccm,
36 DIN-PS bei 4750 U/min,
DM 5505,60

Cooper S
Vierzylinder, 1275 ccm,
73 DIN-PS bei 6350 U/min,
DM 10278,60



Maxi (Maxi 1750)
Vierzylinder, 1485 ccm,
68 DIN-PS bei 5500 U/min
(Maxi 1750: 1721 ccm,
72 DIN-PS bei 5000 U/min)
Maxi . . . . . **DM 9490,50**
Maxi 1750 . . **DM 9990,—**



1800 Mk. II (1800 Mk. II-S)
Vierzylinder, 1798 ccm,
82 DIN-PS bei 5250 U/min
(1800 S: 96 DIN-PS
bei 5750 U/min)
1800 Mk. II . **DM 10 200,90**
1800 Mk. II-S **DM 10 900,20**



A 112
Vierzylinder, 903 ccm,
44 DIN-PS bei 5600 U/min,
DM 5783,10



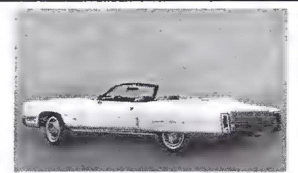
A 111
Vierzylinder, 1438 ccm,
70 DIN-PS bei 5500 U/min,
DM 7881,–



Riviera
Achtzylinder, 7446 ccm,
275 DIN-PS bei 4200 U/min,
DM 40600,–



Fleetwood
Achtzylinder, 7726 ccm,
345 SAE-PS bei 4400 U/min,
DM 53 900,–



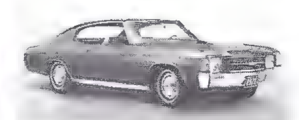
Fleetwood Eldorado
Achtzylinder, 8194 ccm,
365 SAE-PS bei 4400 U/min,
DM 52 700,–



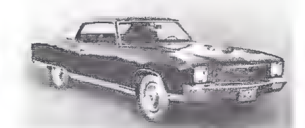
Chevrolet



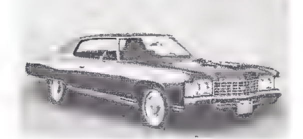
Camaro
Achtzylinder, 5733 ccm,
175 DIN-PS bei 4000 U/min,
SS . . . . **DM 24 600,–**
RS . . . . **DM 28 200,–**



Chevelle Malibu
Achtzylinder, 4093 ccm,
155 SAE-PS bei 4200 U/min,
Coupé . . . . **DM 23 800,–**
Cabriolet . . . **DM 26 500,–**



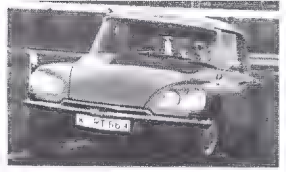
Monte Carlo
Achtzylinder, 5733 ccm,
175 DIN-PS bei 4000 U/min,
DM 28 300,–



Impala
Achtzylinder, 7446 ccm,
275 DIN-PS bei 4200 U/min,
DM 28 400,–
Hardtop . . . **DM 28 900,–**



GS
Vierzylinder, 1015 ccm,
54 DIN-PS bei 6250 U/min,
DM 7600,—



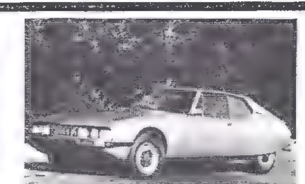
D-Special
Vierzylinder, 1985 ccm,
78 DIN-PS bei 5250 U/min,
DM 11 988,—

D-Super
Vierzylinder, 1985 ccm,
90 DIN-PS bei 5750 U/min,
4-Gang . . . **DM 12 543,—**
5-Gang . . . **DM 12 765,—**

DS 20
Vierzylinder, 1985 ccm,
90 DIN-PS bei 5750 U/min,
DM 12 987,—
„Pallas" . . **DM 14 430,—**



DS 21 (E)
Vierzylinder, 2175 ccm,
104 DIN-PS bei 5500 U/min
(E: 120 DIN-PS bei
5250 U/min)
DM 14 097,—
Pallas . . . . **DM 15 540,—**
E . . . . **DM 15 873,—**
E-Pallas . . **DM 17 316,—**



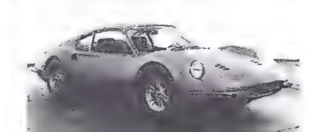
SM 35
Sechszylinder, 2670 ccm,
170 DIN-PS bei 5500 U/min,
DM 31 000,—



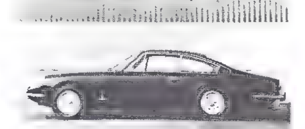


Souvereign 2,8 l (4,2 l)
Sechszylinder, 2792 ccm,
180 SAE-PS bei 6000 U/min
(4,2 l: 4235 ccm,
245 SAE-PS bei 5500 U/min)
2,8 l . . . . . **DM 26 400,—**
4,2 l . . . . . **DM 30 400,—**

Ferrari



Dino 246 GT
Sechszylinder, 2418 ccm,
195 DIN-PS bei 7600 U/min,
DM 38 905,50



365 2 + 2
Zwölfzylinder, 4390 ccm,
274 DIN-PS bei 6600 U/min,
Coupé . . . **DM 71 539,—**



128
Vierzylinder, 1116 ccm,
55 DIN-PS bei 6000 U/min,
2türig . . . . . **DM 5970,—**
4türig . . . . . **DM 6280,—**



124 N
Vierzylinder, 1197 ccm,
60 DIN-PS bei 5400 U/min,
DM 6830,—

124 Special
Vierzylinder, 1438 ccm,
70 DIN-PS bei 5400 U/min,
DM 7560,—

124 Special T
Vierzylinder, 1438 ccm,
80 DIN-PS bei 6000 U/min,
DM 8120,—



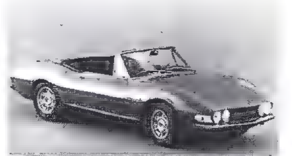
125 N
Vierzylinder, 1597 ccm,
90 DIN-PS bei 5700 U/min,
DM 8120,—



125 Special
Vierzylinder, 1597 ccm,
100 DIN-PS bei 6200 U/min,
DM 8820,—



Dino Coupé 2400
Sechszylinder, 2418 ccm,
180 DIN-PS bei 6600 U/min,
ca. **DM 26 000,—**



Dino 2400 Spider
Sechszylinder, 2418 ccm,
160 DIN-PS bei 6600 U/min,
ca. **DM 27 500,—**

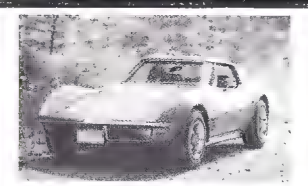




T-5 (Mustang)
Achtzylinder, 4885 ccm,
152 DIN-PS bei 4000 U/min,
Hardtop . . **DM 18 537,—**
Fastback . . **DM 18 870,—**
Cabriolet . . **DM 19 869,—**
„Grande" . **DM 19 425,—**
„Mach 1" . . **DM 19 647,—**

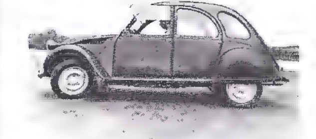


Torino 500
Achtzylinder, 4885 ccm,
152 DIN-PS bei 4000 U/min,
Hardtop
2türig . . . . **DM 20 202,—**
Hardtop-
Fastback . . **DM 20 535,—**
Limousine
4türig . . . . **DM 20 091,—**



Corvette
Achtzylinder, 7309 ccm,
390 SAE-PS bei 4800 U/min,
DM 40 800,–

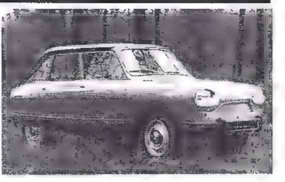




2 CV-4 (2 CV-6)
Zweizylinder, 435 ccm,
23 DIN-PS bei 7000 U/min
(2 CV-6: 597 ccm,
28 DIN-PS bei 6750 U/min)
2 CV-4 . . . . **DM 4220,—**
2 CV-6 . . . . **DM 4420,—**



Dyane 4 (Dyane 6)
Zweizylinder, 435 ccm,
23 DIN-PS bei 7000 U/min
(Dyane 6: 597 ccm,
32 DIN-PS bei 5750 U/min)
Dyane 4 . . . **DM 4540,—**
Dyane 6 . . . **DM 5140,—**

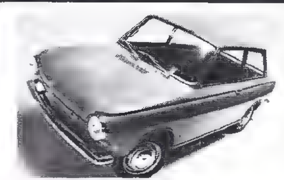


Ami 8
Zweizylinder, 597 ccm,
32 DIN-PS bei 5750 U/min,
DM 5650,—
Club . . . . . **DM 5900,—**





33
Zweizylinder, 746 ccm,
28 DIN-PS bei 4200 U/min,
DM 4695,30
de Luxe . . . . **DM 4995,—**



44
Zweizylinder, 844 ccm,
34 DIN-PS bei 4500 U/min,
DM 5594,40
de Luxe . . . . **DM 5894,10**



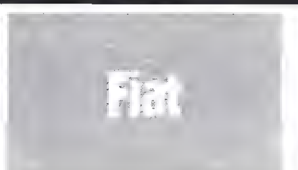
55 de Luxe
Vierzylinder, 1100 ccm,
45 DIN-PS bei 5000 U/min,
DM 6293,—



55 Coupé
Vierzylinder, 1100 ccm,
45 DIN-PS bei 5000 U/min,
DM 6993,—



365 GTB-4
Zwölfzylinder, 4390 ccm,
352 DIN-PS bei 7500 U/min,
Coupé . . . **DM 71 539,—**



500 F
Zweizylinder, 499 ccm,
18 DIN-PS bei 4600 U/min,
DM 3730,—



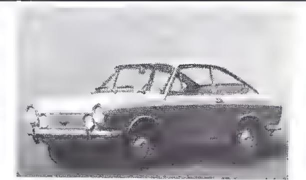
770 S (Seat)
Vierzylinder, 767 ccm,
23 DIN-PS bei 4500 U/min,
DM 3980,—



850 N (850 Special)
Vierzylinder, 843 ccm,
34 DIN-PS bei 5000 U/min
(850 Special:
47 DIN-PS bei 5200 U/min)
850 N . . . . . **DM 4460,—**
850 Special . . **DM 4760,—**



130
Sechszylinder, 2866 ccm,
160 DIN-PS bei 5800 U/min,
DM 19 300,—



850 Sport Coupé
Vierzylinder, 896 ccm,
52 DIN-PS bei 6400 U/min,
DM 6310,—



850 Sport Spider
Vierzylinder, 896 ccm,
52 DIN-PS bei 6400 U/min,
DM 7420,—



124 Sport Coupé
Vierzylinder, 1597 ccm,
110 DIN-PS bei 6400 U/min,
DM 10 950,—



124 Sport Spider
Vierzylinder, 1597 ccm,
110 DIN-PS bei 6400 U/min,
DM 11 750,—



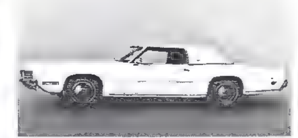
Torino 500 Brougham u. GT
Achtzylinder, 4885 ccm,
152 DIN-PS bei 4000 U/min,
Brougham
Hardtop . . **DM 20 979,—**
GT-Fastback **DM 20 979,—**
GT-Cabriolet **DM 22 089,—**



LTD
Achtzylinder, 5689 ccm,
172 DIN-PS bei 4200 U/min,
Hardt. 2türig **DM 23 199,—**
Hardt. 4türig **DM 23 532,—**
Limousine . **DM 23 310,—**
Cabriolet . . **DM 23 754,—**



LTD-Brougham
Achtzylinder, 5689 ccm,
172 DIN-PS bei 4200 U/min,
Hardt. 2türig **DM 23 865,—**
Hardt. 4türig **DM 23 975,—**
Limousine . **DM 23 865,—**



Thunderbird
Achtzylinder, 6933 ccm,
260 DIN-PS bei 4400 U/min,
Hardtop . . **DM 29 193,—**
Tudor
Landau . . . **DM 29 970,—**

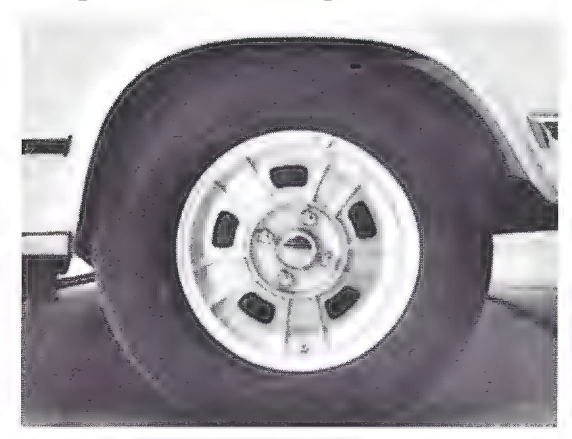
In der nächsten Ausgabe: Die Importwagen von G bis Z

BMW 2000 tii-Touring: Praktischer als je ein BMW zuvor. Dafür Einbußen an Eleganz



Ford GT 70: Schöner als je ein Ford zuvor. Dafür aber auch viel unpraktischer als bisher üblich

Neue Perspektiven: BMW übt Linie der Vernunft, Ford zeigt Traumwagen



BMW trennt sich vom Stil dezenter Sportlichkeit. Blickfang am 2000 tii-Touring sind Alu-Räder ohne Radkappen



Kein Rad war Ford schön genug. Für den GT 70 wurden deshalb die Aluminium-Räder ganz neu entwickelt



BMW nahm eine Flurbereinigung im Innenraum vor. Der Touring bekam Sportsitze und schwarze Instrumente



Im GT 70 kamen Tacho und Drehzahlmesser auf Außenposten. Nur die Nebeninstrumente liegen vor dem Fahrer



Kein Laderaum für Farbeimer und Kohlköpfe. BMW möchte hier lieber Golfschläger oder Angelruten verstaut sehen



Gepäckfach im Ford GT 70. Neben dem Reserverad lassen sich noch Reisetaschen für längere Fahrten unterbringen

Ford GT 70

„Er ist das Kind zweier Väter und der leibliche Nachkomme des GT 40“, verkündete Ford bei der als Überraschung gelungenen Präsentation des jüngsten Schlagzeilensiegers GT 70. Teilen dürfen sich den Ruhm der Vaterschaft des schönsten Fordmodells die beiden Sportmanager Stuart Turner und Jochen Neerpasch. Das im Gegensatz zum GT 40 (ursprünglich Lola) im eigenen Hause entwickelte Auto besitzt viele Teile aus dem Ersatzteillager der europäischen Ford-Organisation. Das läßt die Hoffnung auf preiswerte Herstellung keimen. Aber Ford kontert: „Der Wagen ist ein Hochleistungs-Versuchslabor.“

Hohe Leistung allerdings ist erst in der zweiten Ausbaustufe vorgesehen. Der Ausstellungswagen hatte eine 26-M-Maschine mit 125 PS. Außerdem können noch die Vierzylinder aus Cortina (1,6 l – 86 PS), Taunus (1,6 l – 88 PS) und Escort 1600 RS (1,6 l – 120 PS) eingebaut werden. Keiner dieser Motoren freilich befähigt den GT 70 zu den von Ford ins Auge gefaßten 290 km/h Spitze. Solche Geschwindigkeiten bleiben Versionen mit Rennmotoren – Ford-Formel-2-Maschine mit 240 PS oder Renn-V-6 mit etwa der gleichen Leistung – vorbehalten.

Ansonsten aber haben Fords Stylisten hier gute Arbeit geleistet, der GT 70 ist erfreulich kompakt. Die Abmessungen für Länge, Höhe und Breite lauten 3880 mm, 1117 mm und 1727 mm. Dennoch bietet das Mittelmotor-Auto zwei Personen bequem Platz, und im Heck bleibt neben dem Reserverad sogar noch etwas Kofferraum übrig. Nur Gutes läßt auch das Fahrgestell erhoffen. Unter Verwendung von Serienteilen entstanden hier vorn und hinten Radführungen an doppelten Querlenkern, wie sie beim Bau von Formelrennwagen und Prototypen üblich sind.

Bislang freilich weiß Ford noch nicht, ob dieses Auto in Serie geht. Das hängt von der Reaktion des Publikums ab, das aber noch keinen Preis genannt bekommt. Klarer sieht Ford die Sportkarriere des GT 70. Von 765 auf 650 kg abgespeckt und mit 260 PS aus 2,6 Litern soll er im Rallye-Revier Porsche-Schreck werden und die Monte 72 gewinnen können. Dazu muß er als Grand Tourismo homologiert sein, was allerdings 1000 gebaute Exemplare voraussetzt.

50. Brüsseler Automobil-Salon

Die beiden Stars der belgischen Blech-Parade

Um ihre Modelle „Touring“ und „GT 70“ zu präsentieren, suchten sich BMW und Ford die größte europäische Autoschau der Saison aus – denn das wird Brüssel nach dem plötzlichen Tod der IAA ’71 wohl gewesen sein. Alles über die beiden einzigen Neuvorstellungen lesen Sie in diesem Bericht

Zwei von langer Hand vorbereitete Neuerungen setzt BMW jetzt in die Tat um: die geräumigere Schrägheckversion des Zweitürers 1600/2002 und den 130-PS-2-Liter-Einspritzmotor. Etwas verblüffend wirkt, daß BMW die beiden fast gegensätzlichen Elemente zu einem Auto zusammengeschmolzen hat. Das Ganze heißt 2000 tii-Touring und ist eine etwas ungewöhnliche Bereicherung des BMW-Programms. Als Kombi allerdings will BMW die umfunktionierte Limousine nicht verstanden wissen. Statt Kohlköpfen und Farbeimern erhoffen die Bayern, Sportgerät oder Wildbret im Laderaum zu finden. Doch trotz eines respektablen Preises wird es dem Touring nicht leichtfallen, die Rolle des exklusiven Kombi zu spielen, denn so ganz harmonisch geriet der Umbau nicht. Vielmehr weckt das Auto Erinnerungen an den Glas 1304 CL, der mit dem BMW-Orden an der Brust im Felde blieb. Zudem läßt die Aufmachung des Touring die nötige Vornehmheit vermissen. Mit den gewiß praktischen Gummileisten an der Seite, den vorn angeschraubten Nebelscheinwerfern und den farblich stark abgesetzten Entlüftungsdüsen wirkt der Neue ziemlich aufgemotzt. Gefälliger und vornehmer geht es da schon im Innenraum zu: schlicht schwarze Ausstattung mit entchromten Instrumenten. Lobenswert auch die Recaro-Sportsitze vorn – beim Ausstellungswagen leider in Kunstlederausführung. Die Rücksitze können ganz umgelegt werden. Das schafft Platz.

Die 10 PS mehr als der 2002 ti kann der Touring gut gebrauchen, denn er wiegt mit 1030 kg rund 80 kg mehr als die Limousine. So reicht es für gleiche Beschleunigung. Die Höchstgeschwindigkeit profitiert von der Mehrleistung und – laut BMW – auch von der Karosserieform. BMW verspricht 190 km/h. Auch die Preisangabe wird nicht zaghaft ausfallen. Mit Alurädern, Recarositzen und allen Garnituren wird der Touring gute 14 000 Mark kosten.

Übrigens gibt es den Neuen auch mit 85 und 100 PS. Der 130-PS-Motor wird künftig auch im Viertürer (2000 tii) geliefert. Aber ein 2002 mit Kugelfischer-Benzineinspritzung und höher verdichteter Maschine (10 : 1 statt 9,3 : 1) ist nicht vorgesehen.

Talbot Coupé 14/45; 44 Jahre alt; 1,7 Liter Hubraum; 48 PS

Er ist zwar
Jahrgang 1927. Er
ist zwar einer der letzten
seiner Sippe. Doch noch heute
steht der rüstige Veteran
korrekt zu Diensten

ALTE SCHULE



Ein Nachfahre des englischen Königs Heinrich des VIII. kaufte dieses Auto. Damit begannen für den Wagen aus der renommierten Fabrik des Clement Talbot Wanderjahre, die bis heute noch nicht zu Ende gegangen sind.

London. Olympia Motor Show 1926. Lord Litherstone, vierter Earl of Canterborough und direkter Nachfahre Heinrich des VIII., wird von einem Schwächeanfall heimgesucht, als man ihn am Portal nach einer Einlaßkarte fragt. Zum Glück wird er vom Ersten Sekretär des Königlichen Automobilclubs erkannt und trotz schwacher Protestversuche des Ticket-Controllers gratis hereingelassen. Seine Lordschaft begeben sich unmittelbar zum Stand der renommierten Automobilfabrik Clement Talbot, wo er dem aufsichtführenden Stand-Inspektor einen Blankoscheck in die feuchte Hand drückt: „Das Coupé dort hinten, my boy. Zwei Tage nach Ausstellungsschluß steht der Wagen vor dem rückwärtigen Portal der Bakersfield Mansions. Allright?"

Müßig, zu erwähnen, daß man bei Talbot den Wünschen Seiner Lordschaft gerecht wurde. Das dunkelrote Coupé vom Typ 14/45, zweisitzig mit Faltdach und Notsitz in der Kofferklappe, eine ge-

Ath

FIT SEIN IST E



Kräftiges Drehen der Handkurbel hilft immer: Der Talbot springt an!

lungene Weiterentwicklung des alten Sechszylinder Talbot durch den begabten schweizerischen Konstrukteur Georges Roesch, wurde schon eine Woche darauf zu einer Reise nach Wien und Budapest gerüstet.
Sicher, es mochte nicht unbedingt als standesgemäß gelten, daß der vierte Earl of Canterborough einen Talbot für diese Exkursion benutzte und nicht einen Rolls-Royce oder einen Daimler. Aber die Nachfahren Heinrich des VIII. waren schon immer als etwas extravagant in die Geschichte eingegangen, und so akzeptierte man die Marotte des jungen Lords, den europäischen Kontinent in einem Automobil zu durchmessen, das nur zwei feste Sitzplätze aufwies. Der ersten Fernfahrt sollten noch viele folgen. Jüngste Tournee des mittlerweile vierundvierzigjährigen Veteranen: München–Athen–München. Dazwischen liegen die Ausflüge des vollbärtigen John Humbert Bligh nach Stockholm, Riga und Dorpat, der fünfundsechzig seiner neunzig Tage langen Reise in einem Gefängnis an der litauischen Grenze verbrachte (und niemals wußte, warum), während sein Automobil in zirka 500 handliche Einzelteile zerlegt wurde. Ferner die abenteuerliche Fahrt Finchley Shattertons zu den Orkney-Inseln (bei seinem aus zweiter Hand von Bligh erworbenen Wagen dürfte es sich um den ersten und bisher einzigen Talbot handeln, der je dorthin verschifft wurde) sowie jene Expedition ins spanische Hochland, die Shattertons dritte Frau, Victoria Albertine, unternahm, um dort die Lebensversicherung ihres verblichenen Gatten zu verjubeln. Das mochte gegen Ende der dreißiger Jahre gewesen sein oder,



Dieses Auto
kennt viel von der
Welt: London. Budapest.
en. Spanien. Orkney-Inseln.
Jetzt geht es wieder los:
Nach Nordafrika

EHRENSACHE !



Vier Besitzer sind schon tot. Der Talbot tut's noch immer . . .





Zum Befördern von vier Personen gibt es in der Kofferklappe zwei dürftige Notsitze

anders formuliert: die Spanienreise wurde mit dem sechsten Dyna-Starter unternommen. Diese technische Einrichtung, nämlich Lichtmaschine und Anlasser in einem, hatte beim 14/45 seit jeher ihre Tücken, besonders in heißen Gegenden. Bei Talbot wußte man um solche Kümmernisse, und es muß die Herren Konstrukteure sicher sehr betrübt haben, denn schließlich hatten sie mit der Vorstellung dieses Modells einen sorgenfreien Rolls-Royce-Konkurrenten auf den Markt bringen wollen. In puncto Qualität nahm man es bei Clement Talbot, der englischen Tochter des anglo-französischen Konzerns Sunbeam-Talbot-Darracq, nämlich recht genau. Vor dem ersten Weltkrieg hatte man jedem Kunden sogar einen Satz Gewindeschneider mit auf den Weg gegeben: Schließlich konnte man sich in jener Epoche total uneinheitlicher Gewindenormen nie sicher sein, passende Schrauben und Bolzen im Falle einer Reparatur (womöglich irgendwo im Ausland) zu erhalten. Als der Konzern sich im Jahre 1935 auflöste, konnte man auf eine ansehnliche Reihe motorsportlicher Erfolge der Marke Talbot zurückblicken. Schon 1904 hatte sich Danny Weigel mit einem Talbot 20 hp den 2000-Meilen-Weltrekord geholt (er benötigte für diese Strecke 124 Stunden), und die vom Fox & Nicholl Rennteam präparierten Wagen vom Typ 105 erlangten Anfang der dreißiger Jahre Weltruhm. Talbots waren trotz der verhältnismäßig kleinen Motoren gefährliche Konkurrenten auf zahlreichen Renn- und Rallye-Strecken Europas. Den von Percy Lambert im Jahre 1913 gefahrenen Weltrekord von 165 km/h vermochte man nur mit Fahrzeugen zu überbieten, die doppelt so große Motoren aufwiesen: mit den 7,6-Liter-Peugeots von Goux und Boillot.

WEITERLEBEN



So nimmt sich auch die Sechszylindermaschine des 14/45 mit ihren 1665 ccm recht klein aus, doch leistet sie 48 PS bei 4500 Touren. Für damalige Verhältnisse kein schlechter Wert. Entgegen der üblichen Magnetzündung besaß der ohv-Motor schon eine Zündspule mit automatischer Zündzeitpunkt-Verstellung. Noch heute läuft das ansehnliche Automobil gut 100 km/h – und das nicht nur bei Rückenwind!

Aus dem Nachlaß der Lady, die in Spanien bei Rotwein und Gitarrenmusik das Erbe ihres Gemahls genoß, gelangte das Coupé Ende 1966 nach München. Eine Reihe aufwendiger Überholungsarbeiten – Dynastart, Elektrik, Bremsen, Dynastart, Motor, Differential, Polsterung, Dynastart, Ölpumpe – verzauberte den hübschen Zweisitzer in ein Juwel, wie es Lord Litherstone, dem vierten Earl of Canterbury, in die Augen gestochen haben mußte, als er am Portal der Motorshow anno '26 seine Besinnung fast verlor. Nicht einmal der TÜV hatte etwas auszusetzen – er war nur schlicht beeindruckt: von den großdimensionierten Bremsen, der exakten Lenkung, den raffiniert eingebauten Blinkern, die sich stilecht in Messinggehäusen auf den Kotflügeln verbergen.

Für die nächste Reise wird bereits gerüstet. Wenn Dynastart und Weltlage es zulassen, liegt das Ziel an der nordafrikanischen Mittelmeerküste. Sicher ist, daß auf dem Trittbrett kein Gewindeschneider mitgeführt zu werden braucht . . . *Halwart Schrader*

2 x täglich TWA 747-Jumbo Frankfurt-USA

Frankfurt — London · Abflug 11.00 Uhr — Ankunft 12.25 Uhr
Nonstop Frankfurt — New York · Abflug 12.40 Uhr — Ankunft 15.00 Uhr
Einziger 747 Flug nach Washington · Abflug 11.00 Uhr — Ankunft 15.35 Uhr
An Bord haben Sie die Wahl zwischen 2 verschiedenen Filmen*
und verschiedenen Mahlzeiten.
Sogar in der Economy-Klasse. Eine großartige Reise im größten Flugzeug.

TWA

TRANS WORLD AIRLINES

Rufen Sie Ihr IATA-Flugreisebüro an.
Man wird alles für Sie tun.

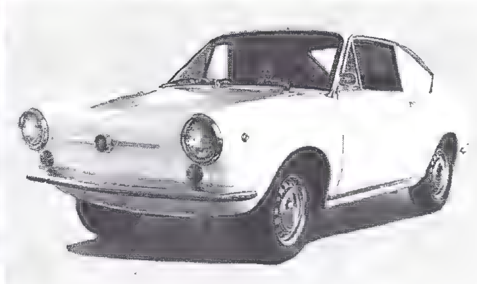


*Dafür werden — entsprechend den IATA-Bestimmungen — Extrakosten berechnet.

Wie Autofahrer in Not aufs Kreuz gelegt werden

Wucher in der W



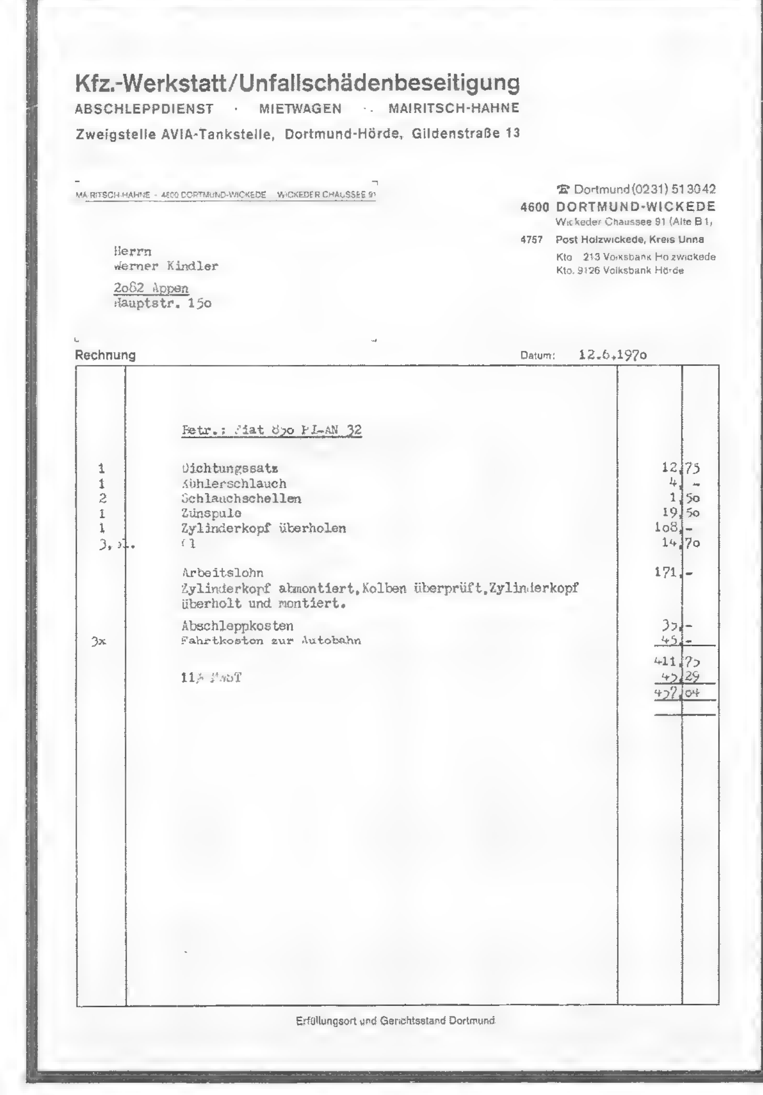


Stabsfeldwebel Werner Kindler, Fiat 850 Sport Coupé

Am 5. Juni 1970 gegen 22 Uhr rollt Stabsfeldwebel Werner Kindler (38) aus Tornesch in Schleswig-Holstein mit seinem Fiat 850 Sport Coupé auf den Parkplatz der Autobahnraststätte Schwerte bei Dortmund. Der Motor streikt. Der diensthabende Tankwart ruft den Abschleppdienst der Kraftfahrzeug-Werkstatt Mairitsch-Hahne aus Dortmund-Wickede an. Mairitsch diagnostiziert eine durchgebrannte Zylinderkopfdichtung. Zur Reparatur schleppt er den Wagen in seine Werkstatt, und Kindler erteilt einen Auftrag über „Zylinderkopf instand setzen, Bremsen nachsehen, dto. Anlasser, linke Tür richten".

Am 12. Juni läßt sich Werner Kindler von seinem Bekannten, Harald Buschhaus, von Tornesch nach Dortmund-Wickede fahren, wo er telefonisch angemeldet ist. In der Werkstatt angekommen, zeigt sich Kindler gegenüber Mairitsch entsetzt über die Rechnungshöhe (457,– DM), zumal keineswegs der gesamte Auftrag ausgeführt, sondern lediglich der Zylinderkopf repariert worden war. Dies ging aus der Rechnung hervor, die Mairitsch Kindler präsentierte. Mairitsch, so bezeugen außer Kindler noch Harald Buschhaus und ein weiterer Bekannter, meinte damals, daß es ihm aus Zeitmangel nicht möglich gewesen wäre, alle Arbeiten auszuführen.

Da Werner Kindler seinen Wagen dringend braucht, bezahlt er die Rechnung. Doch wieder zu Hause in Tornesch, schreibt er an den ADAC, in dem er seit 16 Jahren Mitglied ist, und bittet den Club, bei der Dortmunder Werkstatt wegen der Reparaturrechnung zu intervenieren. Der Club tut wie geheißen, fordert eine detaillierte Rechnung an und erhält eine Antwort, die Kindler als „faule Ausrede – sprich Lüge" bezeichnet. Mairitsch schreibt nämlich dem ADAC, daß die Originalrechnung vom 12. Juni unter Zeitdruck geschrieben worden sei, da Werner Kindler bereits darauf gewartet habe. Deswegen sei sie „nicht ein-



Kfz.-Werkstatt/Unfallschädenbeseitigung
ABSCHLEPPDIENST · MIETWAGEN · MAIRITSCH-HAHNE
Zweigstelle AVIA-Tankstelle, Dortmund-Hörde, Gildenstraße 13

MAIRITSCH-HAHNE · 4600 DORTMUND-WICKEDE · WICKEDER CHAUSSEE 91

☎ Dortmund (0231) 513042
4600 DORTMUND-WICKEDE
Wickeder Chaussee 91 (Alte B 1)
4757 Post Holzwickede, Kreis Unna
Kto. 213 Volksbank Holzwickede
Kto. 9126 Volksbank Hörde

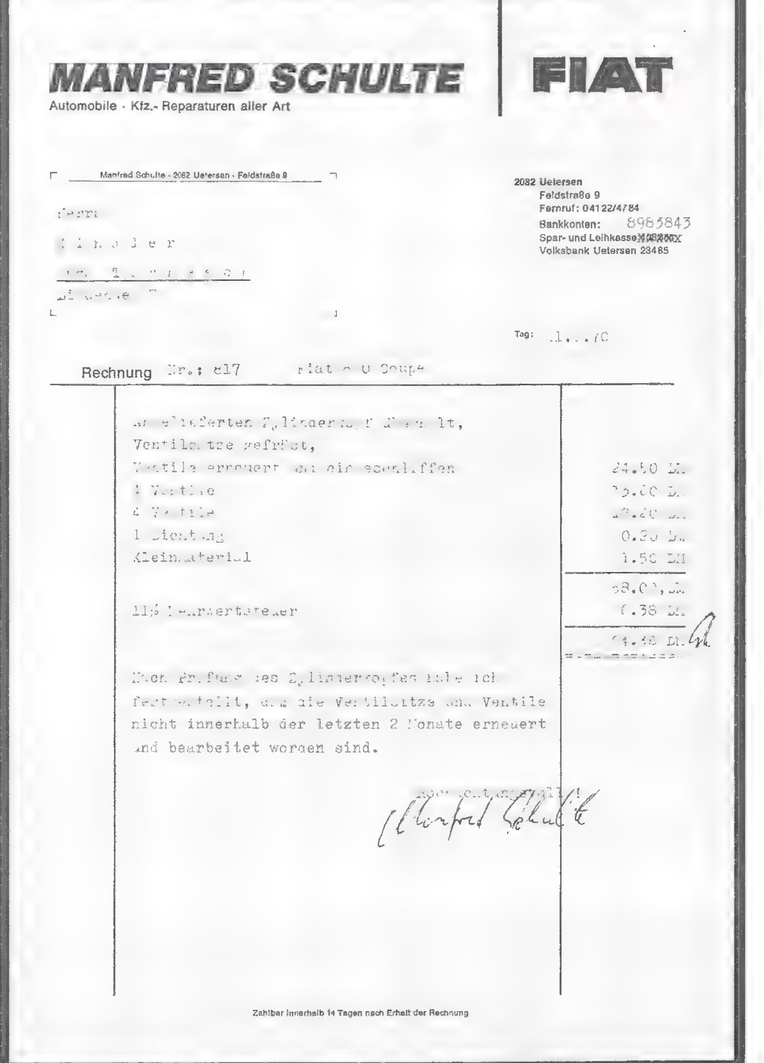
Herrn
Werner Kindler
2o82 Appen
Hauptstr. 15o

Rechnung — Datum: 12.6.197o

Betr.: Fiat 85o PI-AN 32

1	Dichtungssatz	12,75
1	Kühlerschlauch	4,–
2	Schlauchschellen	1,5o
1	Zünspule	19,5o
1	Zylinderkopf überholen	1o8,–
3, [illegible]	Öl	14,7o
	Arbeitslohn Zylinderkopf abmontiert, Kolben überprüft, Zylinderkopf überholt und montiert.	171,–
	Abschleppkosten	35,–
3x	Fahrtkosten zur Autobahn	45,–
		411,75
	11% MwSt	45,29
		457,04

Erfüllungsort und Gerichtsstand Dortmund



MANFRED SCHULTE | FIAT
Automobile · Kfz.- Reparaturen aller Art

Manfred Schulte · 2082 Uetersen · Feldstraße 9

2082 Uetersen
Feldstraße 9
Fernruf: 04122/4784
Bankkonten: 8983843
Spar- und Leihkasse
Volksbank Uetersen 23485

Herrn
Kindler
[illegible]

Tag: [illegible]

Rechnung Nr.: 817 Fiat [illegible] Coupe

[illegible] Zylinderkopf [illegible],	
Ventilsitze gefräst,	
Ventile erneuert und eingeschliffen	24.50 DM
[illegible] Ventile	[illegible] DM
4 Ventile	[illegible] DM
1 Dichtung	0.20 DM
Kleinmaterial	1.50 DM
	[illegible] DM
11% Mehrwertsteuer	[illegible] DM
	[illegible] DM

Nach Prüfung des Zylinderkopfes habe ich festgestellt, daß die Ventilsitze und Ventile nicht innerhalb der letzten 2 Monate erneuert und bearbeitet worden sind.

[illegible]
Manfred Schulte

Zahlbar innerhalb 14 Tagen nach Erhalt der Rechnung

Kritisierte Rechnung: Die Zylinderkopfüberholung ist einmal mit 108,– und einmal mit 171,– DM ausgewiesen.

Fiat-Vertragshändler Schulte bestätigt: Arbeiten am Zylinderkopf wurden nicht ausgeführt.

/erkstatt

Stabsfeldwebel Kindler brauchte sein Auto. Deswegen zahlte er einen überhöhten Reparatur-Preis. Als er Hilfe suchte, war er verlassen

deutiger gestellt" gewesen. Und entgegen der Behauptung von Werner Kindler, habe er, Mairitsch, nicht nur den Zylinderkopf instand gesetzt, sondern ihn auch noch plangeschliffen, 8 Ventile geschliffen, 8 Ventilsitze gefräst, 8 Ventile eingeschliffen, 4 Ventilführungen erneuert, Anlasser aus- und eingebaut, überholt und Kohlen eingebaut. Weiter habe er die Bremsanlage nachgesehen, sämtliche Bremszylinder zerlegt und die Türen eingestellt.

Mairitsch schließt seinen Brief an den ADAC mit der Behauptung: „Auf die von Herrn Kindler geübte Kritik an der Reparatur möchten wir nicht weiter eingehen, weil diese unbewiesen ist."

Doch diesen Seitenhieb nimmt der Stabsfeldwebel Kindler nicht ungerührt hin. Er läßt den Zylinderkopf seines Coupés bei der Fiat-Vertretung in Uetersen erneut demontieren und begutachten. Werkstattinhaber Manfred Schulte bestätigt ihm schriftlich: „Nach Prüfung des Zylinderkopfes habe ich festgestellt, daß die Ventilsitze und Ventile nicht innerhalb der letzten 2 Monate erneuert und bearbeitet worden sind." Außerdem läßt sich Kindler von seinen beiden Bekannten, die Zeugen der Übergabe des Wagens nach der Reparatur am 12. Juni in Dortmund waren, schriftlich bestätigen, Mairitsch habe damals selbst gesagt, aus Zeitnot nicht alle in Auftrag gegebenen Arbeiten ausgeführt zu haben.

Dieses hieb- und stichfeste Beweismaterial sowie die alten, ausgebauten Ventile schickt Kindler ebenfalls dem ADAC. Von dort erhielt er die wenig hoffnungsvolle Antwort: „Die Möglichkeit der Abteilung Technik erschöpft sich – leider – darin, die betreffende Werkstatt im guten zu einem Entgegenkommen zu bewegen ... Da nach der jetzigen Situation kaum damit zu rechnen ist, daß die betreffende Firma durch unsere Intervention einlenkt, reichen wir die Unterlagen an die Juristische Zentrale weiter ..."

Weitere zwei Wochen später erhält Werner Kindler aus eben dieser Zentrale ein Schreiben, in dem offensichtlich ungeachtet aller vorher zur Verfügung gestellten Beweise ADAC-Assessor G. Serr antwortet: „Rückforderungsansprüche hinsichtlich des bereits bezahlten Rechnungsbetrages könnten von Ihnen nur dann durchgesetzt werden, wenn ... Sie ... einwandfrei nachweisen könnten, daß bestimmte Reparaturarbeiten, die von der Werkstatt in Rechnung gestellt wurden, überhaupt nicht ausgeführt worden sind."

Ratschläge, wie Kindler gegen die Werkstatt vorgehen könnte, liefert Serr nicht. Im Gegenteil: „Im übrigen bleiben auch die allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Ausführung von Arbeiten an Kraftfahrzeugen und ihren Teilen zu beachten, wonach Beanstandungen der Rechnung schriftlich und spätestens innerhalb 8 Tagen nach Aushändigung erfolgen müssen."

Deutschlands Autofahrer scheinen der Willkür von Werkstätten hilflos ausgesetzt. *Gernot Röthig*

ADAC: Nur freundliche Worte

Kindler an ADAC 14.6.1970
„Da ich selbst und auch mehrere befragte Fiat-Vertragswerkstätten der Meinung sind, daß hier wieder einmal ‚zuviel' verlangt wurde, bitte ich um Rat und entsprechende Unterstützung in diesem Fall."

ADAC an Kindler 16.7.1970
„Leider konnten wir auf Grund der Rechnung nicht schlüssig beurteilen, ob eine Überforderung vorliegt. Wir haben deswegen zunächst um eine detaillierte Rechnung gebeten ... Bis dahin bitten wir um Geduld."

ADAC an Kindler 13.8.1970
„... und übermitteln Ihnen anbei in Kopie das Antwortschreiben der Firma Mairitsch-Hahne. Aufgrund der angeführten Detailarbeiten, wobei wir nicht kontrollieren können, ob sie im einzelnen ausgeführt wurden, kann man nicht mehr von einer Überforderung sprechen."

Kindler an ADAC 19.8.1970
„Wie die Demontage des Zylinderkopfes zeigt, handelt es sich nicht um geschliffene Ventile und gefräste Sitze, ebenfalls wurden keine Ventilführungen erneuert, wie Ihnen auch das Gutachten der hiesigen Fiat-Vertretung bestätigt. Die Ventile werden Ihnen zur Begutachtung und Bestätigung meiner Vermutung zugesandt ... Daß ich mir nun von Ihnen eine entsprechende Initiative erwarte, brauche ich sicher nicht zu unterstreichen."

ADAC an Kindler 10.9.1970
„Nachdem sich neue Aspekte ergeben haben, wollen wir uns gerne noch einmal an die Firma Mairitsch-Hahne wenden."

ADAC an Kindler 10.12.1970
„Da nach der jetzigen Situation kaum damit zu rechnen ist, daß die betreffende Firma durch unsere Intervention einlenkt, reichen wir gleich die Unterlagen an die Juristische Zentrale weiter, damit Sie von dort erfahren können, ob es ratsam ist, rechtliche Schritte gegen diese Werkstatt zu unternehmen."

ADAC an Kindler 22.12.1970
„Ihr Akt wurde uns von unserer Abteilung Technik zur Stellungnahme zugeleitet. Juristisch gesehen ist das Ganze eine rein tatsächliche Beweisfrage, da sich hier die Aussage der Werkstatt und Ihre eigenen Ausführungen nicht decken."

Kindler an DAZ 24.12.1970
„Dies ist 'ne Information darüber, wie altgediente Clubmitglieder zum Austritt bewegt werden."

Stichwort: Leser-Service

Die Deutsche Auto Zeitung schaltet sich ein, wenn Sie Ärger mit Ihrer Werkstatt haben. Schreiben Sie uns detailliert und mit genauen Unterlagen, wenn Sie Ihre Werkstatt mit miesem Kundendienst, schlechter Arbeit oder überhöhten Preisen überrascht hat.

Die Deutsche Auto Zeitung wird von der schlechten Arbeit schlechter Werkstätten notfalls namentlich berichten. Wenn Sie berechtigte Klagen haben, schreiben Sie unter dem Stichwort

„Leser-Service"
an die Deutsche Auto Zeitung
5 Köln, Postfach 101 790

ADAC: Deutschlands größter Club vertritt die Interessen seiner Mitglieder nicht hart genug.

Deutsche Auto Zeitung: Schlechte Werkstattarbeit und überhöhte Preise werden an den Pranger gestellt.

Fotos: Thomas Zimmermann

Sportler mit Charakter

Technische Qualität, saubere Verarbeitung und gutes Image geben dem fast 190 km/h schnellen Audi Coupé eine besondere Note





Der Teufel liegt im Detail“, befanden die Ingenieure und Modell-Planer der Auto Union und zwangen ihn gut zwei Jahre lang 'raus, bis das Spitzenfabrikat des Hauses serienreif war. Dabei vermittelt die äußere Formgebung des inzwischen auf Autosalons ergrauten Neulings dem Betrachter den Eindruck, die Umwandlung vom Audi 100 zum Coupé habe die Styling-Abteilung höchstens eine Woche Überstunden gekostet. Dieser Eindruck verstärkt sich beim Betrachten der zurückliegenden Automobil-Epoche, in der einer neu aufgelegten Großserien-Limousine so sicher wie das Amen in der Kirche eine technisch identische Coupé-Version folgte. Solche Fließheck- oder Schrägdach-Ausführungen sicherten mit geringem Aufwand eine breitere Programm-Palette, gaben vor allem dem auf Individualität bedachten Käufer mehr Auswahlmöglichkeiten und sorgten dafür, daß dem Kunden dabei einige Geldscheine zusätzlich aus der Tasche gezogen wurden, ohne mehr dafür zu bieten als verringerten Innenraum.

Tatsächlich jedoch tut man der Auto Union mit der Unterstellung großes Unrecht an, sie wärme jene von Opel und Ford schon längst begrabenen Variationsmöglichkeiten mit ihrem Coupé erneut auf. Zwar bildet die größte Limousine der Firma, der Audi 100, die Basis

Karosserie: Coupé nach altem Zuschnitt; gediegene Verarbeitung; gute Raumausnutzung

Innenraum: Vorn üppiges, hinten erheblich geringeres Platzangebot; geräumiger Kofferraum

Instrumente: Reichlich bestückt; durchdachte, griffgerechte Anbringung der Bedienungselemente

Motor: Enorm sparsam und elastisch; gute Leistungs-Charakteristik; kerniges Geräusch



Die Heckpartie des Audi Coupé erinnert stark an italienische Traumwagen, obwohl es sich um reines Styling aus Niederbayern handelt



Gut ablesbar im Blickfeld des Fahrers: Die Hauptinstrumente



Überdurchschnittlich: Gut ausgearbeitete Sitze mit Kopfstützen



Auf der Mittelkonsole sind Radio und Nebeninstrumente installiert

Getriebe: Gut abgestuft; leichtgängige und günstig angebrachte Mittelschaltung

Fahrverhalten: Untersteuerer mit spürbaren Gaswechsel-Reaktionen; Gewöhnung erforderlich

Federung: Sehr viel straffer als bei der Limousine; sportliche Dämpfer-Abstimmung

Bremsen: Durch harte Beläge beim Treten des Pedals hoher Kraftaufwand erforderlich

der sportlichen Variante, doch erheben im Detail verfeinerte Technik und erlesene Zutaten den Wagen zum Top-Modell des Hauses. Den Anspruch auf die Spitzenstellung verdeutlicht auch der handfeste Preis: Mit 14400 Mark trennen das Coupé 3510 Mark vom Grundpreis des 100 PS starken Audi 100 LS. Als Fahrzeug der avancierten Preisklasse hat das Audi Coupé mehr zu bieten als eine vom Stufenheck zum Fließheck geänderte Schau-Karosserie. In der Haut des Sportlichen steckt jedoch erheblich mehr Aufwand, als auf den ersten Blick zu erkennen ist. Die Frontpartie des Wagens ist bis zur Windschutzscheibe – mit Ausnahme der Doppelscheinwerfer und der vorderen Stoßstange – mit der Limousine identisch. Auch die beiden Türen kommen vom selben Fließband, das die zweitürigen Limousinen versorgt. Die Rahmung der Seitenscheiben allerdings ist schon exklusiv Coupé, denn zwischen Dach und Gürtellinie sparten die Designer jene knapp acht Zentimeter ein, die das Audi Coupé niedriger machen als die Limousine. Die Frontscheibe des Wagens ist stark geneigt. Dach und Heck verschmelzen in einer gelungenen Linie, die zwar nicht gerade avantgardistisch ist, ihre Wirkung aufs Publikum jedoch keineswegs verfehlt. Übereinstimmungen mit Bertone-Formen oder gar den Ferrari-Traumwagen aus Maranello sind rein zufällig, wenn auch nicht ganz unbeabsichtigt. Italien zieht immer, und ein in der Linienführung begründetes Risiko wollten die auf Gediegenheit bedachten Bayern erst gar nicht heraufbeschwören.

Freilich hat sich die Auto Union Flachdach, Sportbuckel und Stummelheck einiges kosten lassen. So ist der Boden unter dem Fahrgastraum nicht unverändert von der Limousine übernommen worden, sondern mußte gekürzt werden, was einerseits den Innenraum verkleinert, andererseits den Radstand um 11,5 cm kürzer geraten läßt als bei der Limousine. Weitere elf Zentimeter wurden beim Heck eingespart. So ist das Coupé in erster Linie als Tribut an die ungestörte Linienführung insgesamt 23 cm kürzer als das Basis-Fahrzeug. In der Breite kommen dafür zwei Zentimeter hinzu, weil dicke Gummiwülste die um alle Fahrzeugkanten reichenden Stoßstangen schützen. Dieser Doppelschutz ist auch notwendig, weil die Blinker direkt in die Frontstoßstange eingelassen sind. Besser kann man das Ersatzteil-Geschäft kaum ankurbeln, und den Werkstätten sei empfohlen, sich mit Blinkergläsern einzudecken. Trotz Verkürzung protzt im Heck des Frontantriebs-Coupé noch ein üppiger Kofferraum. An der Trennwand zum Fahrgastraum ist der Reservereifen installiert, der im Bedarfsfall grundsätzlich so weit außer Reichweite ist, daß man mit der Hose notgedrungen Stoßstange und Nummernschild putzt. Und wenn der Laderaum gar bepackt ist, muß er bei einer Reifenpanne stets gründlich entleert werden, damit der geplagte Not-Monteur an das Reserverad gelangen kann. Für einen weiteren Nachteil sorgt die Coupé-Karosserie durch die tragenden Längsschweller unter den Türen. Bedingt durch die generelle Abflachung des Fahrgastraums sind die Sitzflächen auch erheblich tiefer als bei der Limousine installiert. Das führt dazu, daß die Insassen den Wagen nicht von oben nach unten verlassen können, sondern mit einer Flanke die Hürde der breiten Türschwelle passieren müssen. Untrainierte Coupé-Benutzer markiert der Wagen dabei mit Schmutzstreifen in Wadenhöhe.

Höchstgeschwindigkeit 186,5 km/h; Beschleunigung 0–100 km/h 10,5 Sekunden; 1 km mit stehendem Start 32,5 Sekunden; Test-Benzinverbrauch 12,7 Liter pro 100 km/h; Preis (inkl. MWSt.) DM 14400,–

Freilich ist das Besteigen des Wagens deshalb keineswegs als Tortur zu bezeichnen. Die großen Türen öffnen fast genau im 90-Grad-Winkel, und vorn geht es – was den Platz betrifft – keineswegs sportwagenmäßig zu. Die beträchtliche Innenbreite erlaubte eine großzügige Auslegung der Vordersitze, die sowohl kleinen als auch ausgesprochen großen Personen eine Vielzahl von Verstellmöglichkeiten und körpergerechten Sitzpositionen erlaubt. Die Sitzkanten und Ränder der Lehnen sind mit einigem Aufwand verstärkt gepolstert, so daß sich zwar noch kein Schalensitz-Effekt einstellt, für den Einsatzbereich des Wagens jedoch eine befriedigende Seitenführung festzustellen ist. Neben Liegesitz-Beschlägen verfügen die Coupé-Sitze serienmäßig über Kopfstützen. Interessant auch die Farbzusammenstellung: Der Innenraum des schockgelben Testwagens war



Die Doppelscheinwerfer des Audi Coupé sind mit Halogen-Abblend- und -Fernlicht-Einsätzen ausgerüstet. Das gibt hervorragendes Licht. Wenig sinnvoll: Blinker in der Stoßstange (oben). Häßliche Attrappen sollen die Felgen aufwerten (links)

in Tannengrün getaucht, eine Mixtur, die bei diesem Bürger-Sportwagen zumindest Gewöhnung erfordert.

Während der Platz im Frontraum durchaus Vergleichen mit der Limousine standhält, haben die Fondgäste unter den beim Bodenblech eingesparten elf Zentimetern zu leiden. So ist es recht mühevoll, auf die Rücksitzbank zu gelangen, da die Ingolstädter Innenraumgestalter hier nur noch ein Mindestmaß an Kniefreiheit übrigließen.

Zwischen den Vordersitzen des Coupés ist eine voluminöse Konsole installiert, die für Cockpit-Charakter sorgt. Neben Aschenbecher, Schalter und Kontrollicht für die serienmäßig beheizbare Heckscheibe sind hier Radio sowie Zeituhr und Amperemeter installiert. Des weiteren thront auf dem Tunnel der griffgünstige Mittelschalthebel, mit dem alle Gänge sanft und exakt einzulegen sind.

Die Hauptinstrumente – Tacho und Drehzahlmesser sowie als kleinere Einheiten Benzinuhr und Wasserthermometer – sind durch das recht groß geratene Lenkrad gut überschau- und ablesbar. Das Coupé-Lenkrad ist in der Höhe um vier Zentimeter verstellbar, so daß jeder Fahrer seine individuelle Lenk- und Fahrposition selbst einstellen und auch eine optimale Übersichtlichkeit der Armaturen herbeiführen kann. Ein Umbau ist dabei nicht erforderlich; die Regulierung er-

Technische Daten Audi Coupé S

MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, 30° geneigt im Bug eingebaut, Bohrung × Hub: 84,0 × 84,4 mm
Hubraum: . . . . 1871 ccm
Verdichtung: . . . . 10,2 : 1
Motorleistung: 115 PS bei 5500 U/min, maximales Drehmoment: 16,2 mkg bei 4000 U/min, Maximaldrehzahl: 6600 U/min, Drehzahl bei 100 km/h im 4. Gang 3170 U/min, Literleistung: 61,4 PS/Liter.
Motorkonstruktion: Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt- Reihenmotor mit fünffach gelagerter Kurbelwelle, Motorblock aus Grauguß, Querstromspülung, hängende Ventile über Kipphebel und Stössel gesteuert, Antrieb der Nockenwelle durch Kette, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, ein Solex-Fallstrom-Registervergaser 32 TDID, mechanisch arbeitende Benzinpumpe.
Kraftstoffbedarf: Superbenzin
Füllmengen: Tankinhalt 58 Liter, Motor 4 Liter, Getriebe und Differential 2 Liter, Kühlsystem 7,5 Liter, Scheibenwaschanlage 1,5 Liter.
Batterie: . . . . 12 V/45 Ah.
Lichtmaschine: Drehstromgenerator 770 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Viergangsgetriebe, Antrieb über homokinetische Gelenkwellen auf die Vorderräder, Mittelschaltung, Übersetzungen:
1. Gang 3,400:1
2. Gang 1,944:1
3. Gang 1,360:1
4. Gang 0,966:1
R.-Gang 3,100:1
Achsuntersetzung: 3,7:1

FAHRWERK

Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit rahmenähnlicher Bodengruppe, vorne Einzelradaufhängung an oberen und unteren Querlenkern, Schraubenfedern, Stabilisator, hintere Starrachse durch Längslenker und Panhardstab geführt, Drehstabfederung, Stabilisator im Achsrohr, vorne und hinten Zweirohr-Stoßdämpfer
Bremssystem: Zweikreis-Bremsanlage mit Unterdruck-Bremskraftverstärker, vorne innenbelüftete Scheibenbremsen (291 mm ∅), hinten Trommelbremsen (200 mm ∅), Handbremse, mechanisch auf die Hinterräder wirkend
Felgengröße: . . . . 5 J × 14
Bereifung: 185/70 HR 14, im Test Uniroyal Rallye T 5, Abrollumfang 1880 mm
Lenkung: Zahnstangenlenkung, 3,8 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Lenkraddurchmesser 422 mm

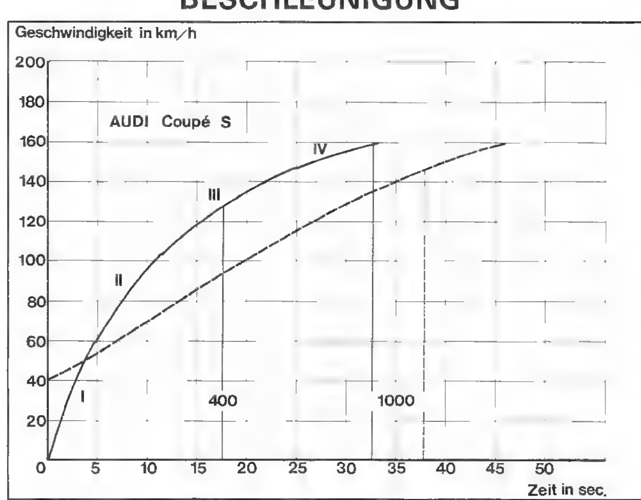
GEWICHT

Leergewicht 1150 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1450 kg, Nutzlast 300 kg, Leistungsgewicht (vollgetankt) 10 kg/PS, zulässige Anhängelast gebremst 950 kg, ungebremst 550 kg

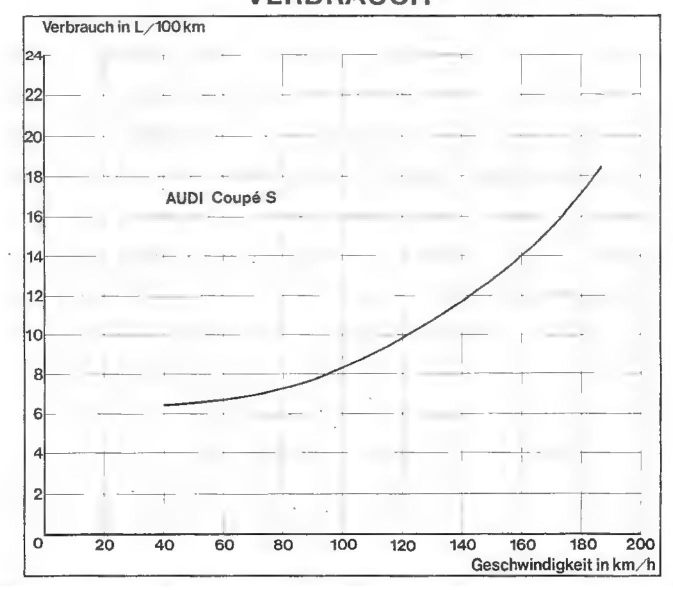
TESTNOTEN

	schlecht	ausreich.	befried.	gut	sehr gut
•Motor- und Kraftübertragung					
Kaltstartverhalten					●
Elastizität				●	
Motorgeräusch				●	
Wartungsmöglichkeiten			●		
Kupplungspedalkraft				●	
Getriebeabstufung				●	
Schaltung				●	
Fahreigenschaften					
Richtungsstabilität				●	
Kurvenverhalten			●		
Bremsen			●		
Lenkung				●	
Fahrkomfort				●	
Bodenhaftung			●		
Wendigkeit				●	
Karosserie und Innenraum					
Raumausnutzung			●		
Übersichtlichkeit			●		
Innenausstattung					●
Sitze				●	
Lüftung und Heizung					●
Verarbeitung					●
Kofferraum				●	

BESCHLEUNIGUNG



VERBRAUCH



ABMESSUNGEN

Länge 4398 mm, Breite 1750 mm, Höhe 1344 mm, Radstand 2560 mm, Spur vorne 1442,5 mm, hinten 1440 mm, Wendekreisdurchmesser links 11,32 m, rechts 11,06 m

INNENMASSE

Innenbreite vorne 1420 mm, hinten 1420 mm, Innenhöhe vorne 940 mm, hinten 850 mm, Lehnenhöhe vorn 560 mm, hinten 595 mm, Sitztiefe vorn 495 mm, hinten 465 mm, Sitzbreite vorne 595 mm, hinten 1380 mm, Pedalabstand zur Sitzvorderkante 305 bis 535 mm, Knieraum hinten 270 bis 40 mm

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit 186,5 km/h, dabei Tachoanzeige 194 km/h, Drehzahl bei Höchstgeschwindigkeit 5900 U/min, dabei Drehzahlmesseranzeige 5850 U/min
Beschleunigung aus dem Stand auf effektive Geschwindigkeiten, Testgewicht 1350 kg
0– 40 km/h . . . . 2,7 sec.
0– 60 km/h . . . . 4,9 sec.
0– 80 km/h . . . . 7,4 sec.
0–100 km/h . . . . 10,5 sec.
0–120 km/h . . . . 15,3 sec.
0–140 km/h . . . . 21,6 sec.
0–160 km/h . . . . 32,6 sec.
0– 400 m . . . . 17,5 sec.
0–1000 m . . . . 32,5 sec.
Elastizität
(Beschleunigung ab 40 km/h im 4. Gang)
40– 60 km/h . . . . . . 7,0 sec.
40– 80 km/h . . . . . . 13,1 sec.
40–100 km/h . . . . . . 19,7 sec.
40–120 km/h . . . . . . 26,5 sec.
40–140 km/h . . . . . . 34,5 sec.
40–160 km/h . . . . . . 45,8 sec.
0–1000 m . . . . 37,7 sec.

GANGBEREICHE

1. Gang . . . . . . bis 59 km/h
2. Gang . . . . 13 bis 103 km/h
3. Gang . . . . 21 bis 147 km/h
4. Gang . . . . ab 32 km/h

VERBRAUCH

(bei konstanten Geschwindigkeiten im 4. Gang)
40 km/h . . . 6,6 Liter/100 km
60 km/h . . . 6,8 Liter/100 km
80 km/h . . . 7,4 Liter/100 km
100 km/h . . . 8,4 Liter/100 km
120 km/h . . . 10,0 Liter/100 km
140 km/h . . . 11,8 Liter/100 km
160 km/h . . . 14,1 Liter/100 km
180 km/h . . . 17,3 Liter/100 km
Bei Höchstgeschwindigkeit:
18,6 Liter/100 km
Testverbrauch:
12,7 Liter/100 km

PREISE

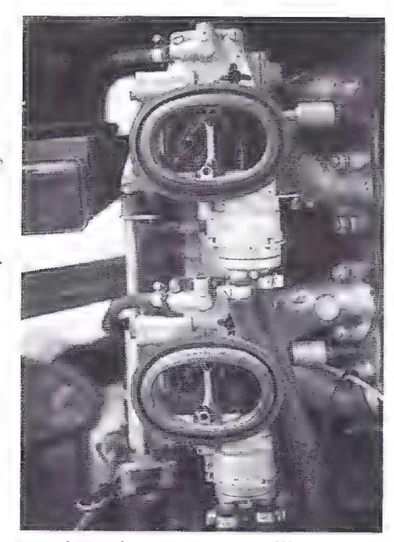
Audi Coupé S
Bundesrepublik . . . . 14 400 DM
Schweiz . . . . 19 500 sfr
Österreich . . . . . . 131 000 öS

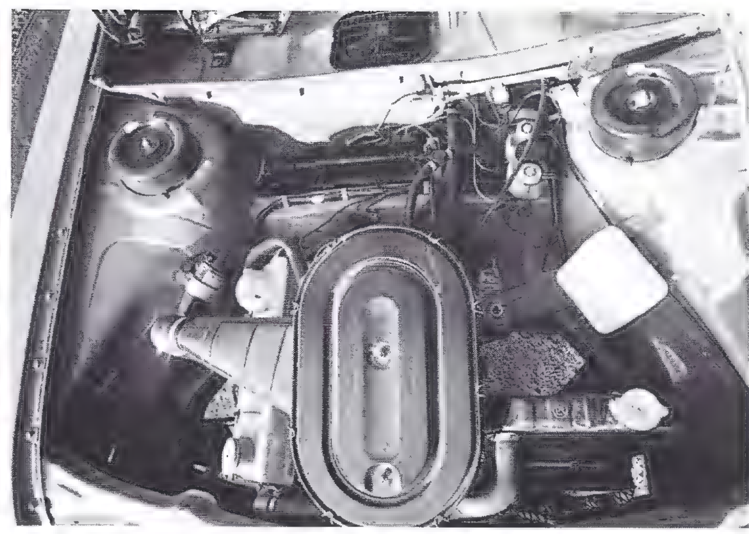
HERSTELLER

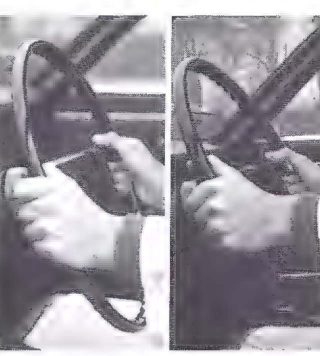
Audi NSU Auto Union AG., 8070 Ingolstadt

Kofferraum in Limousinen-Größe




Zwei Register-Vergaser für 115 PS


Das Vierzylinder-Triebwerk ist vor der Vorderachse eingebaut


Bis zu vier Zentimeter ist das Lenkrad des Audi Coupé in der Höhe verstellbar. Dadurch kann die Fahrposition individuell angepaßt werden. Die Regulierung erfolgt über ein Feststellrad neben der Lenksäule

folgt über einen leicht lösbaren Drehknopf links neben der Lenksäule.

Nicht nur Karosserie und Innenraum, sondern auch Motor und Fahrwerk unterscheiden sich von der Basis-Limousine so grundlegend, daß man nahezu von einer technischen Neuentwicklung sprechen könnte. Tatsächlich standen die Ingolstädter Ingenieure vor einem schwer lösbaren Problem, als ihnen von der auf Kostensenkung bedachten Abteilung des Hauses aufgetragen wurde, dem Audi-100-Motor noch weitere Coupé-gemäße Pferde zu entlocken. Die zu erwartende kleine Serie des teuren Wagens rechtfertigte offensichtlich nicht die Konstruktion eines vollkommen neuen Motors. So begannen die Techniker, dort zu operieren, wo bereits heftig operiert worden war – denn den 1760-ccm-Motor des Audi 100 gibt es ja in drei unterschiedlich verdichteten und vergaserbestückten Versionen, nämlich mit 80, 90 und 100 PS. In der Top-Ausführung verfügt schon der Limousinen-Motor über eine Literleistung von 57 PS, mit weiterer Leistungssteigerung bei unverändertem Volumen hätten sich die Motor-Chirurgen schon deutlich in den Sportbereich begeben. Schließlich bot die Gießerei des Werkes die beste Möglichkeit für eine grundlegende Frisur. Der die vier Zylinder umgebende Wassermantel ist beim Basis-Triebwerk so dick dimensioniert, daß man in der Gießerei die Zylinderwände und damit die Bohrung vergrößern konnte, ohne die Wandstärke zu reduzieren. Durch Veränderung der Bohrung von 81,5 auf 84 mm kam das Triebwerk bei gleichbleibendem Hub (84,4 mm) auf eine Volumen von 1871 ccm, ohne dabei auf die gleichmäßige Kühlmittel-Umspülung der Zylinder verzichten zu müssen. Mit thermischen Problemen brauchten sich die Techniker deshalb gar nicht erst herumzuschlagen. Neben der Hubraumerweiterung um gut 100 ccm vergrößerte man Ansaugwege und Ventile, modifizierte Nockenwelle und Auspuff. So entwickelt der knapp 1,9 Liter große Motor bei unveränderter Drehzahl von 5500 U/min seine höchste Leistung mit 115 PS. Das Vertrauen in diesen Motor bewog die Techniker dazu, den roten Bereich auf dem Drehzahlmesser erst knapp unter 6000 U/min beginnen zu lassen. Bei Nenndrehzahl (5500 U/min) legen die Kolben einen Weg von 15,4 Metern pro Sekunde zurück, ein Wert, der zu Befürchtungen kaum Anlaß gibt.

Trotz seiner Literleistung von 62 PS gibt sich der Motor eher bürgerlich. Er ist enorm elastisch und reagiert auf schaltfaules Fahren in Drehzahlbereichen um 2000 U/min nicht mit dem sonst üblichen Rukkeln. Auch auf dem Verbrauchssektor beweist der 115-PS-Motor, daß ihm die Operation sehr gut bekommen ist. Die Norm-Messungen liegen vor allem in den unteren Geschwindigkeitsbereichen auf Kleinwagen-Niveau, und bei hitziger Fahrweise ist der Schnitt-Verbrauch kaum über 14 Liter pro 100 Kilometer zu treiben. Den guten Eigenschaften des mit zwei Solex-Fallstrom-Registervergasern 32/35 TDID bestückten Triebwerks steht eine rauhe Geräusch-Charakteristik gegenüber, die im Fahrbetrieb dank gut entwickelter Geräuschdämpfung allerdings nie lästig wird. Die Leistung reicht aus, dem Audi Coupé zu Fahrleistungen zu verhelfen, die ihn über die Beurteilung als Möchte-gern-Sportwagen hinausheben. 186 km/h Spitzengeschwindigkeit bei einer Tacho-Anzeige von 194 km/h und eine Beschleunigung von 10,5 Sekunden auf 100 km/h sind immerhin beachtliche Werte, auch wenn die Auto Union im zweiten Fall 9,9 Sekunden für möglich hält. Bei diesen Beschleunigungs-Werten ergeben sich ohnehin Probleme, weil bei der großen zur Verfügung stehenden Leistung die angetriebenen Vorderräder im Anfahrbereich leicht zum Durchdrehen neigen. Diesen Nachteil beseitigen auch nicht die groß dimensionierten Reifen vom Kaliber 185/70 HR 14, die auf 5-J-Felgen montiert sind. Ein Stilmittel, auf das dieser Wagen tatsächlich verzichten könnte, sind dabei protzige Felgen-Attrappen, die über die sich dahinter befindlichenStahl-Scheibenräderhinwegtäuschen sollen.

Als Frontantriebsfahrzeug mit großer Belastung auf der Vorderachse sollte das Audi Coupé über einen untadeligen Geradeauslauf verfügen. In der Praxis beeinträchtigen jedoch die höheren Antriebskräfte sowie die größere Seitenwindempfindlichkeit die Richtungsstabilität mehr als bei der Limousine.

In Kurven schiebt das fahrwerksmäßig verstärkte Fahrzeug als gebürtiger Untersteuerer deutlich über die Vorderräder zum Kurvenrand, ändert sein Fahrverhalten jedoch unvermittelt heftig zum Übersteuern, wenn das Gas weggenommen wird. Diese deutliche Gaswechselreaktion, die auch bei anderen Fahrzeugen mit nachträglich verkürztem Radstand zu beobachten ist (z. B. Peugeot 304 Coupé/Cabrio), muß vom Neuling auf diesem Wagen vorsichtig ertastet werden, sonst ist das Fahren im Grenzbereich nicht ohne Gefahr. Radfederung und Dämpfung sind beim Coupé weitaus härter ausgelegt als bei der Limousine, und als Folge der strafferen Verhaltensweise des Wagens reagiert die Lenkung recht deutlich auf Fahrbahn-Unebenheiten und Stöße. Hinzu kommt, daß sich durch die gewachsene Motorleistung und die direkte Übersetzung Frontantriebseinflüsse vor allem beim Herausbeschleunigen aus Kurven bemerkbar machen.

Unverhältnismäßig hohe Pedalkräfte sind bei der Bedienung der Bremsanlage des Audi Coupé aufzuwenden, vor allem, wenn sie sich in kaltem Zustand befindet. Der serienmäßig eingebaute Unterdruck-Bremskraftverstärker unterstützt das System erst befriedigend, wenn die fast wettbewerbsmäßig harten Bremsbeläge häufiger zum Einsatz gekommen sind, das heißt, bei betont zügiger Fahrt auf Landstraßen. Im übrigen ist die Zweikreis-Bremsanlage mit ihren vorderen innenbelüfteten Scheibenbremsen sowie den Vier-Zylinder-Bremssätteln der gesteigerten Motorleistung des Coupé durchaus angepaßt. Der große Aufwand im Detail und die gediegene Ausstattungsfülle machen aus dem Audi Coupé mehr als einen Limousinen-Verschnitt. Es ist ein Auto mit gut abgestimmter Technik und hervorragendem Finish, das sich auf das Risiko bahnbrechender Fortschrittlichkeit an keiner Stelle eingelassen hat. *Günter Wiechmann*



Der Nächste bitt

Bei Bremen: Unfall-Rekord auf der Bundesstraße 6

Todesstrecken in Deutschland (II)



Hundert Tote in zehn Jahren – dieses makabre Jubiläum feierte jetzt eine Kreuzung an der B 6. Das Schlimmste daran: Hier werden weiter Menschen sterben. Weil die Behörden tatenlos zusehen.

Sie überwindet in ihrem nördlichsten Teil keine Berge und Flüsse. Über viele Kilometer verläuft sie gradlinig wie ein Schuß. Aber sie lullt Sonntagsfahrer am Steuer ein, reizt andere zu hohem Tempo und gibt sich den Überholenden zuweilen blank und frei. Bis es zu spät ist. Grausame Unfälle sind die Folge. Tote gibt es immer wieder auf der Bundesstraße 6 zwischen Bremen, Bremerhaven und Cuxhaven: vernichtende Frontalzusammenstöße, zerfetzende Crashs an Einmündungen, mörderische Ausritte auf freien Strecken. Daß die B 6 gefährlich ist, steht nicht erst seit gestern fest. Und daß sie noch mehr Menschenleben kosten wird, ist nur eine Frage der Zeit – auch wenn sich einige Bürger gegen das unheilvolle Schicksal dieser Straße wehren, wie es folgendes Beispiel deutlich macht.

Es regnet in Strömen. Trotzdem ziehen, 22 Kilometer nördlich von Bremen, sechs Männer hinaus in die Nacht. Neben Spitzhacke und Spaten haben sie vier schaurige Schilder geschultert, deren Texte in den Lichtkegeln vorbeihuschender Autos grell ins Auge springen: „In 200 m lauert der Unfall-Tod". Ein übergroßer Totenkopf in der Mitte der schwarzen Tafeln gibt dem nächtlichen Zug einen gespenstischen Beigeschmack. H. G. Heilshorn, Bürgermeister der kleinen dörflichen Gemeinde gleichen Namens, ist Wortführer dieser Nacht- und Nebelaktion. Ziel des Schilder-Marsches: Die Todeskreuzung der B 6 Bremen–Bremerhaven mit der Landesstraße 149 von Buschhausen über Heilshorn nach Brundorf. Mit



Trecker: Langsame landwirtschaftliche Fahrzeuge sind für die B 6 eine zusätzliche Gefahr



Bauer: Landwirt von Schnehen-Honnen wollte wegen der vielen Unfälle seinen Hof verschenken



Warnschild: Bei Nacht und Nebel wurde die verbotene Totenkopf-Tafel heimlich wieder aufgestellt



Vorfahrt: Das internationale Stop-Schild kam hinzu, als hier Holländer im Auto starben

den Totenköpfen wird jener Punkt markiert, der ein makabres Jubiläum feierte: Innerhalb von zehn Jahren starben im Bereich dieser Kreuzung mehr als 100 Menschen bei Verkehrsunfällen. Daß Bürgermeister Heilshorn, Tankstellenbesitzer an der B 6, die Leichen der Kreuzung nicht mehr zählen mag, ist verständlich. Schon einmal, 1964, hatte er versucht, seine Toten-Statistik zu stoppen. Er rammte eben diese Totenkopfschilder als Warnung vor die Kreuzung. Und sie hatten tatsächlich eine abschreckende Wirkung: Zwei Jahre standen sie, es passierte kein einziger tödlicher Unfall mehr. 1966 aber reiste der damalige Bundesverkehrsminister Seebohm durch das Land. Und der Herr Minister fand die Totenkopfschilder ganz einfach „unpassend". Bürgermeister Heilshorn mußte sie entfernen lassen. Prompt knallte es daraufhin wieder, und der Unfalltod schlug bis Anfang letzten Jahres heftig zu. Als bei einem Unglück eine junge Frau und deren Schwiegermutter ums Leben kamen, setzte sich der kleine Dorfbürgermeister über alle Drohungen und Vorschriften der vorgesetzten Behörden hinweg und rammte wieder die Totenköpfe in den Boden. „Wir wollen keine Toten mehr sehen", schwor er. Seitdem stehen die Schilder zum zweiten Mal an der Landesstraße 149 und warnen. Keiner hat es bisher gewagt, die Totenkopf-Tafeln zu entfernen. Einhundert zum Teil gräßlich entstellte Leichen in zehn Jahren reichen – man sollte es hoffen – offenbar selbst hartgesottenen Bürokraten.

Damit ist die blutige Geschichte der Bundesstraße 6 – Kreuzung Heilshorn – nur zum Teil erzählt. Seit mehr als zehn Jahren entnervt sie die Heilshorner Bürger. Und unglaubliche zehn Jahre dauerte es, bis die Behörden beschlossen, etwas zu tun: Bis zum Frühjahr dieses Jahres soll eine Brücke die Bundesstraße 6 überspannen und allmählich den blutigen Unfallpunkt Heilshorn in Vergessenheit geraten lassen. Mittlerweile aber gab es wiederum eine Verzögerung des Brückenprojektes (Kosten: 2,5 Millionen Mark). Die zuständige Behörde bot nämlich allen, die für die Brücke und die notwendige Neutrassierung der Landesstraße 149 Privatgrund abtreten müssen, 4,50 Mark Entschädigung pro Quadratmeter. Die Grundstückseigentümer willigten ein. Bis es dann plötzlich hieß, man wolle nur noch 1,50 Mark pro Quadratmeter zahlen. Eine neuerliche Preisbesprechung wurde von der Behörde kurzfristig mit der Begründung abgesetzt: „Die Eigentümer zeigten keine Kompromißbereitschaft." Statt zu entschädigen, blies das Straßenbauamt Verden zu einem sogenannten „Preisentschädigungsverfahren". Bürgermeister Heilshorn: „Das ist nur ein anderer Name für ein Enteignungs-Verfahren." Daß die Todeskreuzung Heilshorn ab Frühjahr dieses Jahres nicht mehr existieren soll, halten mittlerweile selbst Optimisten für einen schlechten Witz. Heilshorn an der B 6 ist ein trauriges Beispiel für behördliche Trägheit. Doppelt traurig, weil hier – bis jetzt – mehr als hundert Menschen sinnlos geopfert wurden.

Gäbe es die Verkehrsunfall-Steckkarten nicht, fiele es leichter zu glauben, die B 6 zwischen Bremen, Bremerhaven und weiter nach Cuxhaven sei sicher. Trotz der Heilshorner Todeskreuzung. Doch der Eindruck trügt. Denn der Platz für die Stecknadeln, mit denen jeder Unfall je nach Art und Folgen markiert wird, reicht kaum aus. Woran mag es also liegen, daß auf dieser Straße so oft Blut fließt? Typische Unfälle des letzten Jahres sollen das verdeutlichen:

Samstag, 18. Juli, 11 Uhr: Ein Pkw will von der B 6 nach links abbiegen, beachtet den Gegenverkehr nicht und prallt gegen einen entgegenkommenden Wagen. Ein drittes Fahrzeug kann nicht mehr ausweichen und wird ebenfalls in den Unfall verwickelt. Die Polizei registriert acht zum Teil Schwerverletzte und eine erhebliche Behinderung des Wochenendverkehrs.

Montag, 7. September: Ein Pkw fährt mit unverminderter Geschwindigkeit von hinten auf einen stehenden Mähdrescher auf. Fahrer und Beifahrerin werden schwer verletzt.

Samstag, 17. Oktober, 10.50 Uhr: Auf einer geraden Strecke prallen ein Pkw und ein mit Erde beladener Lkw frontal zusammen. Der Pkw-Fahrer wird aus dem Wagen geschleudert und bleibt mit gebrochenen Oberschenkeln sowie schweren Verbrennungen liegen. Sein Mitfahrer wird von Unfallzeugen aus dem brennenden Fahrzeugwrack gezogen.

Montag, 9. November, 13.40 Uhr: Ein Autofahrer aus Berlin schert plötzlich aus seiner Fahrzeugko-





Gegenverkehr: Die langen Geraden lullen viele Fahrer ein. Dadurch wird das Überholen oft verhängnisvoll

Verletzte: Fast jeden Tag tun die Notärzte, was sie können. Nur die zuständigen Behörden tun nichts



lonne aus und rast gegen einen entgegenkommenden Omnibus, in dem gehör- und sehbehinderte Kinder sitzen. Der 30jährige Berliner ist auf der Stelle tot, ein siebenjähriger Junge muß schwerverletzt ins Krankenhaus eingeliefert werden.

Montag, 16. November: Ein Lastzug schert unmittelbar vor einem entgegenkommenden Pkw quer über die Straße und biegt auf einen Rastplatz ab. Der Personenwagen gerät unter den Lastzug und wird wie von einer Sense zerschnitten. Zwei Frauen werden getötet, der am Lenkrad des Pkw sitzende Schneidermeister Wunderlich kann sich im letzten Moment ducken und kommt mit dem Leben davon.

Dienstag, 10. November: Eine Hausfrau will mit ihren beiden Kindern an der Hand die Straße überqueren und wird von einem Pkw erfaßt. Mutter und Kinder müssen mit schweren Verletzungen in ein Krankenhaus gebracht werden.

Neuralgische Punkte an der B 6: nahezu jede Straßeneinmündung. Denn ein konsequenter Ausbau wird von den Behörden gescheut. Linksabbieger-Spuren gibt es auf der B 6 kaum – höchstens dort, wo grauenhafte Unfallserien ihre unbedingte Notwendigkeit bewiesen haben. Gefährlich aber auch jene langgezogenen B-6-Kurven, die bedenkenlos mit Vollgas durchfahren werden können. Autofahrer, die durch die Monotonie der sonst geraden Straße eingeschläfert werden, schießen an solchen Kurven über den Straßenrand hinaus oder geraten auf die Gegenfahrbahn.

Folgende vier Punkte begründen

Kurven: Unerwartete Biegungen folgen auf die monotonen Geraden. Oft ist dann Schrott fällig

die Misere der Bundesstraße 6: Sie ist die einzige Straßenverbindung zwischen Bremen, Bremerhaven und Cuxhaven. Ausweichmöglichkeiten oder kleine Nebenstraßen gibt es selbst für Ortskundige nicht.

Die in Bau befindliche Autobahn Bremen–Bremerhaven–Cuxhaven wird zu spät fertig, und diese Verzögerung wird sich in nächster Zeit unweigerlich auf die Unfallzahlen der B 6 auswirken. In Bremerhaven entsteht zudem der größte deutsche Containerhafen. 80 Prozent des Hafenumschlags wird die Bundesbahn übernehmen, 20 Prozent jedoch muß die B 6 zusätzlich schlucken. Georg Bortscheller, Bremens Senator für Schiffahrt und Verkehr: „Das wird die Bundesstraße 6 kaum noch verkraften."

Bedingt durch den Autobahnbau, wird die B 6 – einst unter Napoleon von Bauern in Hand- und Spanndiensten angelegt und seither in der Trassierung nicht mehr grundlegend geändert – nur schrittweise und zögernd ausgebaut.

Schließlich wird die B 6 trotz Überbelastung noch stark von landwirtschaftlichen Fahrzeugen frequentiert. Unterführungen bzw. Parallelwege für die Bauern gibt es nicht.

Während auf der B 6 Personenwagen, Lastzüge und Trecker ihren Platz behaupten, sehen Anlieger und Behörden einem neuen heißen Sommer entgegen. Kreisamtmann Queißer von der Kreisverwaltung Wesermünde wehrt sich gegen solch trübe Aussichten. Er pflanzte deshalb einen Schilderwald mit Geschwindigkeits-Begrenzungen und Überholverboten an. Gegen diese Maßnahmen laufen jetzt Autofahrer, öffentliche Institutionen und ganze Städte Sturm. So die Industrie- und Handelskammer Cuxhaven: „Wir sind der Meinung, daß diese Geschwindigkeits-Begrenzung dazu geeignet ist, unsere Gäste vom Besuch des Heilbades Cuxhaven abzuhalten." Oberstadtdirektor Dr. Hans-Heinrich Eilers, Cuxhaven: „Auf der B 6 bis Bremen bleiben insgesamt noch zehn Kilometer freie Fahrt. Der rückflutende Ausflugsverkehr ist durch den B-6-Schilderwald stark gehemmt. Der Rückstau reicht oft bis tief nach Cuxhaven hinein und lähmt den Stadtverkehr." SPD-Abgeordneter Walter Hübenthal: „Die Geschwindigkeits-Begrenzung auf 70 km/h an den Kreuzungen und die wesentlich erweiterten Überholverbote führen zu erheblichen Behinderungen und stören den Verkehrsfluß."

Der in arge Bedrängnis geratene Kreisamtmann Queißer hat mit seinem Bremsmanöver auf der B 6 aber auch Zustimmung gefunden. „Drei meiner Weiden-Tore sind bei Unfällen zerstört worden, und auch mein Gartenzaun war schon mehrmals das Opfer unvorsichtiger Raser, die ausgerechnet vor meinem Haus ins Schleudern kommen mußten!" klagt Hans von Schnehen-Honnen, ein Landwirt. Stünde er noch einmal vor der Wahl, den großen Hof als Erbe anzunehmen, er würde ihn lieber verschenken, als sich von neuem mit den zusätzlichen Schwierigkeiten durch die B 6 zu belasten. Hans von Schnehen-Honnen braucht seit Amtmann Queißers Schilder-Streich nichts mehr zu verschenken, denn Herr von Schnehen-Honnen gehört zu jenem Kreis von Landwirten, die sich in einem Brief für die Geschwindigkeits-Begrenzung auf der B 6 herzlich bedankten. Die Landwirte äußerten allerdings noch einen zusätzlichen Wunsch: Man möge das Tempo doch noch weiter drosseln. Recht haben sie. Denn wenn einmal der Verkehr ganz zum Erliegen kommt, dann braucht man die B 6 auch nicht auszubauen und zu entschärfen. Und Tote wird es auf ihr auch nicht mehr geben.

Ein Bericht von Wilfried Nagel und Hanns-Peter Rosellen

Diese Serie wird fortgesetzt

Das gab es noch nie: Porsche will den Sportverband verklagen, weil der 911 S kein Tourenwagen wurde

Millionen-Prozeß geplant



Wir haben den Eindruck, daß unser 911 S am grünen Tisch liquidiert werden soll." Diesen massiven Vorwurf richtet Porsche-Rennleiter Rico Steinemann an die Adresse der „Fédération Internationale de l'Automobile" (FIA) in Paris. Maßlos verärgert darüber, daß die Sportkommission (CSI) der FIA bei ihrer letzten Homologations-Sitzung am 16. Dezember die Einstufung des 2,2-Liter-Porsche 911 S als Gruppe-2-Tourenwagen erneut ablehnte, will Porsche laut Steinemann „notfalls ein ordentliches Gericht einschalten" und die FIA/CSI auf „mehrere Millionen Mark Schadenersatz" verklagen. Womit Porsche einen in der europäischen Automobilsport-Geschichte einmaligen Präzedenzfall schaffen würde. „Wir möchten", so Steinemann, „daß die FIA endlich begreift, daß ihre Entscheidungen von größter wirtschaftlicher Bedeutung und Tragweite sein können." Die vergrämten Porsche-Leute werfen der FIA „hinterhältige Reglements-Auslegung" und „Willkür-Akte" vor.

Herbert Wilhelm Schmitz, deutsches CSI-Mitglied, sieht die Dinge freilich etwas anders. Seiner Meinung nach geht die Entscheidung absolut in Ordnung, zumal „das Auto schon von der Form her ein reinrassiger GT-Wagen ist" und überdies eine neue FIA-Bestimmung verbietet, Fahrzeuge „mit gleichem Äußeren" fortan in zwei verschiedenen Kategorien gleichzeitig zu homologieren.



Porsche-Rennleiter Rico Steinemann möchte den 911 S als Tourenwagen homologieren lassen, damit seine Kunden wieder beim attraktiven Europa-Pokal an den Start gehen können

Tatsächlich haben Porsches Modelle 911 T, 911 E und 911 S 2,2 zwar unterschiedliche Motorleistung und Ausstattung, unterscheiden sich aber rein optisch bis auf die Sportfelgen des Typ S durch nichts voneinander. Alle drei Modelle wurden bisher als „Grand Tourismo-Wagen" geführt, während die inzwischen ausgelaufenen Typen 911 und 911 L schon vor Jahren die Tourenwagen-Homologation schafften, aber mit Beginn der Saison 1970 wegen der straffer gefaßten Innenabmessungs-Bestimmungen ebenfalls in die Gruppe der GT-Wagen zurückgestuft wurden. Zu diesem Zeitpunkt scheiterte auch ein Homologations-Antrag für den seinerzeit neuen 911 S 2,2 (Nachfolger des 2-Liter-911 S), weil an den geforderten Minimal-Innenabmessungen einige Zentimeter fehlten.

Mit serienmäßigem Einbau von modifizierten Vorder- und Hintersitzen korrigierten die Zuffenhausener ab Juli 1970 den Schönheitsfehler und führten das Streitobjekt am 16. Dezember zusammen mit dem Stückzahlnachweis (1000 Exemplare) erneut zur Tourenwagen-Homologation vor. Jedoch, den erhofften FIA-Segen erhielt das Coupé wieder nicht, weil mittlerweile die von Schmitz erwähnte Zusatzbestimmung in Kraft getreten war. „Von diesem neuen Paragraphen", wetterte Steinemann, „hat man uns niemals in Kenntnis gesetzt." Auf dieses angebliche Versäumnis der FIA will Porsche zunächst auch seine Berufung stützen. Bleibt die Revision erfolglos, soll ein ordentliches Gericht bemüht werden. Denn laut Steinemann waren die Änderungen, die einzig für die Tourenwagen-Homologation vorgenommen wurden, mit einem „nicht zu übersehenden Kostenaufwand" verbunden.

Da viele Kunden den ab Juli 70 gebauten 911 S unter dem Vorbehalt der TW-Homologation bestellt haben, fürchtet Porsche, daß nun zahlreiche Käufer von ihrem Vertrag zurücktreten. Recht lebhaften Anteil an der Kontroverse nimmt derweil die europäische Konkurrenz. Namhafte Firmen drohten in Protest-Telegrammen an die FIA, nicht mehr am Tourenwagen-Rennsport teilzunehmen, falls der 911 S tatsächlich als Tourenwagen homologiert wird. Kein Wunder, daß die vorläufige Ablehnung der Porsche-Tourenwagen-Einstufung von den meisten Konkurrenzfirmen mit Genugtuung aufgenommen wurde. So bezeichnete Opel-Tuner Steinmetz den FIA-Beschluß als „praxisnah und erfreulich", Ford-Rennleiter Jochen Neerpasch dagegen gab sich eher loyal und hat „im Prinzip nichts dagegen", daß der 911 S die Tourenwagen-Startfelder bereichert. „Denn Konkurrenz", so Neerpasch, „belebt das Geschäft – ein Sieg über Porsche wäre doch von der Bedeutung her auf jeden Fall das Maximum."

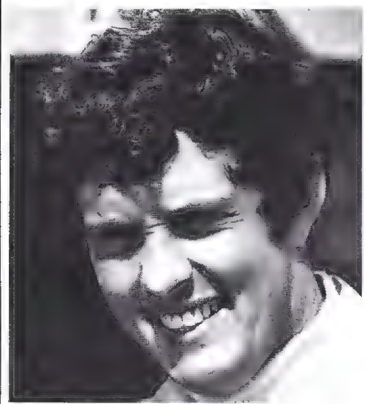
Steinemann indes glaubt, zumindest einen besonders hartnäckigen Homologations-Gegner des Porsche 911 S zu kennen und vermutet, „daß insbesondere BMW recht heftig protestiert hat". Tatsächlich gab man sich in der Sportabteilung des Münchner Werkes, das mit seinem 3-Liter-Coupé gegen Porsche im Falle der TW-Homologation hätte antreten müssen, auch kaum Mühe, den von Steinemann gehegten Verdacht zu entkräften. BMW-Rennleiter Härle: „Wir scheuen keinesfalls den sportlichen Vergleich, uns geht es vielmehr ums Prinzip und um sportliche Gerechtigkeit."

Rainer Braun

SPORT-STENO

Redmans Alleingang

Mit sechs Siegen in sechs Punktläufen erzielte Brian Redman mit einem Chevron-Spyder einen bisher einmaligen Rekord in der südafrikanischen ‚Springbock-Serie', deren Rennen lediglich Wagen mit maximal 2 Liter Hubraum



Brian Redman

vorbehalten waren. Pechvogel war der Österreicher Dr. Helmut Marko, der mit einem Lola-Ford T 210 aus dem Rennstall des sauerländischen Barons von Wendt nahezu in jedem Punktlauf führte, wegen häufiger technischer Defekte jedoch nur selten das Ziel erreichte. Redman, jetzt in Johannesburg ansässig, will künftig nur noch gelegentlich bei südafrikanischen Rennen starten.

Wooding-Escort

Die Hamburger BLMC-Tuningfirma Wooding wird sich mit Beginn der neuen Saison zusätzlich für Ford engagieren. In enger Zusammenarbeit mit den britischen Ford-Spezialisten Broadspeed und Hart wird bei Wooding zur Zeit ein Ford Escort RS hergerichtet, der mit dem Hamburger Christian Schmarje bei den Läufen zur Rundstreckenmeisterschaft eingesetzt werden soll. Der Gruppe-2-Tourenwagen erhält ein modifiziertes, vom Ford-Formel-2-Motor abgeleitetes 1,7-Liter-Triebwerk und startet in der 2-Liter-Klasse. Leistung 240 PS, Gewicht 740 kg.

Neue Rennstrecke

Auf einem 200 000 qm großen Gelände zwischen Münster und Bielefeld soll bis 1973 eine neue Rennstrecke fertiggestellt werden. Stadt und Kreis Münster, der Landkreis Lüdinghausen und der ADAC, vertreten durch den Ortsclub Münster, gründeten zu diesem Zweck die Münsterlandring GmbH, die den Bau des gleichnamigen, 5,6 km langen Rundkurses organisieren und finanzieren wird. Der Rennstrecke soll ein Ausflugs- und Erholungszentrum angegliedert werden. Die Gesamtkosten des Projektes sind auf knapp sechs Millionen Mark veranschlagt. Die Bauarbeiten sollen im Oktober dieses Jahres beginnen.

Formel-1-Chance

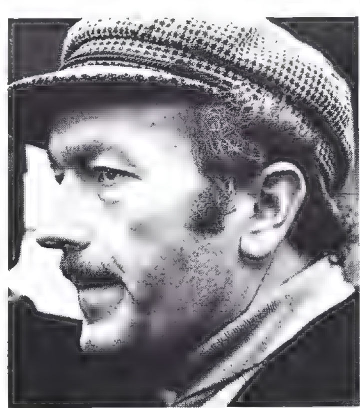
Tony Trimmer, 1969 durch Erfolge in der Formel-Ford bekannt geworden und im vergangenen Jahr bereits britischer Formel-3-Meister, erhält im Privatteam von Frank Williams (für den auch der Franzose Pescarolo startet) eine Formel-1-Chance. Der 27jährige Engländer wird bei einigen nicht zur Weltmeisterschaft zählenden F-1-Rennen einen March-Ford steuern.

Tasman: McRae führt

In der Gesamtwertung der Tasman-Serie, die derzeit in Australien und Neuseeland für Rennwagen bis 5000 ccm Hubraum ausgetragen wird, führt nach dem vierten von insgesamt sieben Punktläufen der Neuseeländer Graham McRae auf McLaren-Chevrolet 5000. Chris Amon auf einem 2,5-Liter-March-Ford liegt gegenwärtig weit abgeschlagen im Mittelfeld.

Klage gegen Chapman?

Jochen Rindts Todessturz in Monza wird vermutlich noch ein Gerichtsverfahren gegen Lotus-Chef Colin Chapman auslösen, der für die Konstruktion des umstrittenen Lotus 72 verantwortlich zeichnet. Die für Monza zuständige Staatsanwaltschaft will Chapman wegen fahrlässiger Tötung anklagen, nachdem die mit der Untersuchung der Unfallursache beauftragte Techniker-Kommission in ihrem Abschlußbericht feststellte,



Colin Chapman

daß ein Bruch der vorderen Bremswelle das Unglück auslöste. Überdies ermittelten die Ingenieure anhand von Materialanalysen, daß die betreffende Welle schon von der Konstruktion her den Belastungen nicht gewachsen war.

Super-Vau-Boom

Über 20 Rennwagenfirmen beschäftigen sich derzeit mit dem Bau von Fahrgestellen für die neue Formel-V 1600 (erstes europäisches Rennen am 4. April in Hokkenheim). Folgende Konstrukteure und Rennställe verfügen bereits über rennfertige Fahrzeuge: Austro-Kaimann (Österreich), Celi (Belgien), Fuchs, Tasco, Motul (Deutschland), Beach, Zink, Autodynamics, Libra, Zeitler (USA), Grac (Frankreich), Royale, Hawke, Lola, Palliser (England), HVB (Holland) und Veemax (Finnland).

Miles bei BRM

John Miles, der anläßlich des tödlichen Unfalles von Jochen Rindt spontan das Lotus-Formel-1-Team verließ und seinen vorläufigen

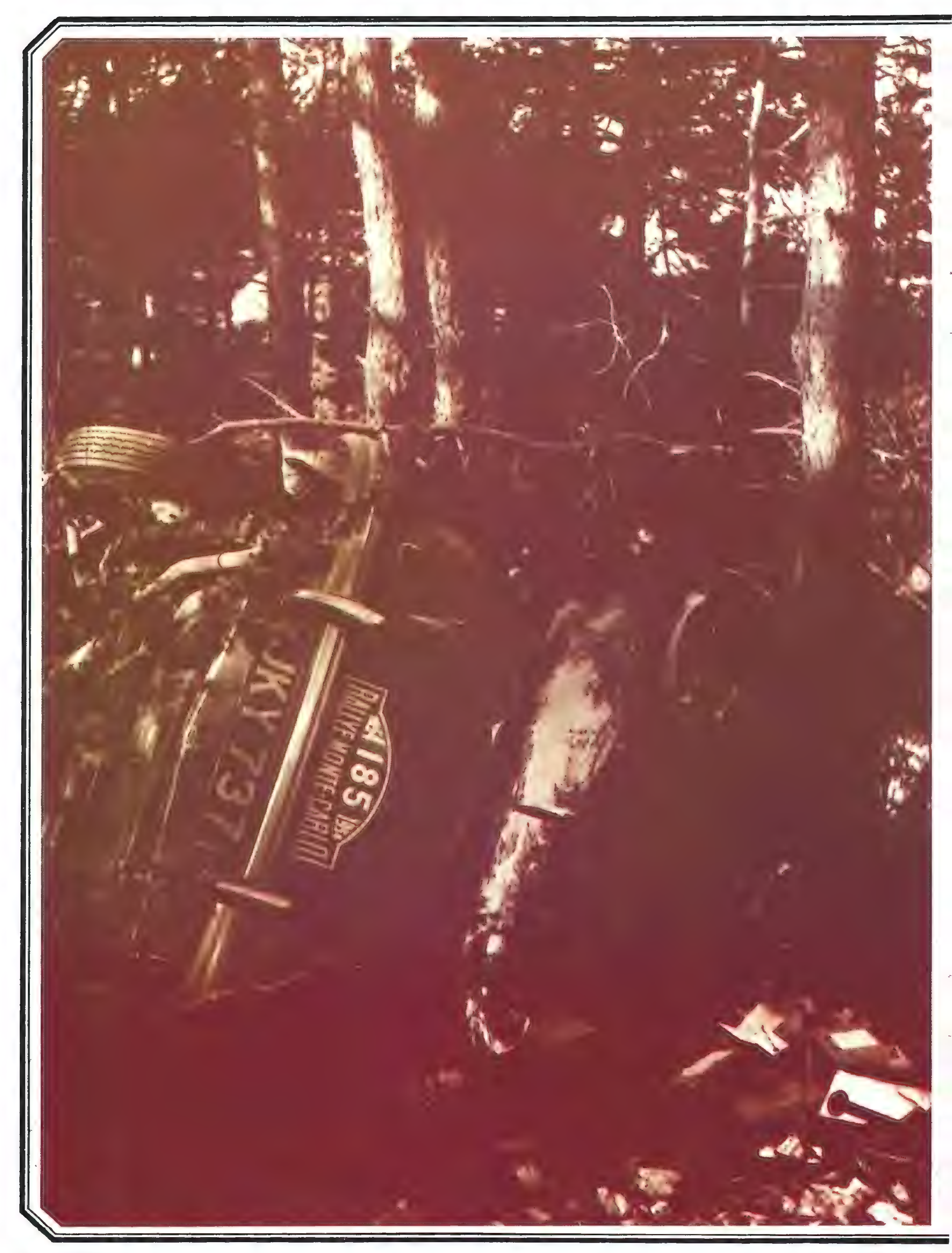


John Miles

Rücktritt vom Rennsport erklärte, wird wieder Formel-Rennen fahren. Bei BRM unterschrieb der Brite einen Vertrag, wonach er die Rolle eines Testpiloten übernehmen und von Fall zu Fall einen dritten Yardley-BRM bei Formel-1-WM-Läufen fahren soll.

Weltklassefahrer 1971

27 Namen umfaßt die von der FIA für 1971 veröffentlichte Liste der sogenannten A-Fahrer. Die alphabetische Reihenfolge: Ahrens, Amon, Andretti, Attwood, Beltoise, Brabham, Buzetta, Elford, E. Fittipaldi, Herrmann, Hill, Hulme, Ickx, Kinnunen, Larrousse, Lins, Oliver, Pescarolo, Redman, Regazzoni, Rodriguez, Schütz, Siffert, Stewart, Stommelen, Surtees, Vaccarella. Ausgeschieden durch tödliche Unfälle oder fehlende WM-Laufplazierungen sind: Courage, Bonnier, Giunti, Hobbs, McLaren, Neerpasch, Rindt, Servoz-Gavin. Neu hinzu kamen: Andretti, E. Fittipaldi, Kinnunen, Larrousse, Lins, Pescarolo, Regazzoni, Vaccarella. Von den vier deutschen A-Fahrern haben sich zwei (Herrmann und Schütz) vom Rennsport zurückgezogen.


185
RALLYE MONTE-CARLO
JKY 737

Herbert Völker: Die Geschichte der Rallye Monte Carlo (III)

Eröffnung des professionellen Zeitalters

Nach dem Krieg entwickelte sich die Monte immer mehr zum brutalen Hochleistungssport, bei dem die meisten Amateure auf der Strecke bleiben und die Vollprofis gewinnen



Als die Rallye vier Jahre nach Kriegsende wieder auflebte, erstand sie sofort in aller Pracht. Vom kalten Buffet für die Fahrer bei der Ankunft sprach man monatelang: Der Reichtum einer Nachkriegs-Oase lag vor den verdreckten Sportlern ausgebreitet, und Madame Noghès persönlich händigte die Champagnerflöten aus. 1951 drohte die Rallye zu platzen, an ihrer Größe und ihrem Ruhm zu ersticken. Allein aus England kamen ein paar hundert Nennungen, nur 60 wurden akzeptiert. Jedes Land bekam ein Kontingent an Startplätzen. 440 Teams (1953) waren die oberste Grenze.

Die Teilnahme – ohne Siegesambitionen – war zu einfach. Darum lief die Monte Gefahr, zum Jänner-Wallfahrtsort der Automobil-Touristen zu werden. Ein Sieg indes war schwieriger den je zu programmieren. Das Reglement war voller Mausefallen, der Sieger mußte schnell sein und sicher in der Navigation, ausdauernd und sekundengenau in der Gleichmäßigkeit, geschickt für die Beschleunigungsprüfung und gerissen in jeder Beziehung. Stirling Moss wurde nur Zweiter (1952 auf Sunbeam), und Louis Chiron wurde Jahr für Jahr geschlagen, ehe er 1954 Erfolg hatte – es war der letzte große Sieg einer 35jährigen Karriere ohne Beispiel.

Im Zwang, bei den ständig steigenden sportlichen Anforderungen mitzuhalten, übernahmen sich so manche Monte-Teilnehmer

Jetzt ist er 71, ein Sturm- und Drang-Greis. Er wohnt im zweiten Stock des Palais de la Plage in Monaco. In verhaltenem Trab eilt er voran ins Arbeitszimmer. Dabei antwortet er Coco, seinem Papagei, der vom Badezimmer her ein paar dumme Frage gestellt. Coco pfeift, der Alte pfeift zurück, sie pfeifen hin und her, bis Chiron ärgerlich ruft: „Schluß jetzt!" Da knurrt Coco beleidigt.

Die Rallye Monte Carlo ist er fünfzehnmal gefahren. Er begann damit, als er schon Automobilweltmeister war. Da war sie ihm nur Ausgleichssport, nicht wichtig. Irgendwann muß es ihn geärgert haben, daß der große Louis Chiron, Sieger in 33 Grand-Prix-Rennen, die Rallye seiner Heimatstadt nicht gewinnen konnte. In den ersten Nachkriegsjahren gibt es keine Rallye-Profis. Selbst Chiron bekommt keinen Franc von jenem Werk, von dem er sich den Wagen ausleiht. Nach den Bugatti-Jahren der Zwischenkriegszeit versucht er Austin, Vedette, Delahaye. 1951 – Chiron ist schon 52, sein fünfter Sieg im Grand Prix von Frankreich liegt aber erst zwei Jahre zurück – nimmt er erstmals ein Dopingpräparat, um nach stundenlanger Schwerarbeit ohne funktionierende Stoßdämpfer weiter durchzuhalten. In der Brems- und Beschleunigungsprüfung ist er benebelt und stürzt ab auf Rang 44. Dann erholt er sich und macht in der Abschluß-Bläserei 39 Ränge wieder gut, dies – so meint er – sei seine größte Leistung bei einer Rallye gewesen.

Die Franzosen Trevoux und Lesurque gewannen die erste Monte nach dem zweiten Weltkrieg mit einem 3,5-l-Hotchkiss

Lancia borgt ihm 1954 eine 125-PS-Aurelia, damit gewinnt er endlich. Er fährt noch weitere fünf Jahre, als Sechzigjähriger das letzte Mal. Wenn einer dabei war von 1931 bis 1959, wenn er vierzehnmal verloren und einmal gewonnen hat, welche Beziehungen hat er dann zu dieser Rallye, was weiß er zu erzählen, wie wichtig ist sie ihm geworden?

Mein Gott, das kann er nicht sagen. Sein Leben war so kunterbunt, da bleibt die Rallye ein kleines Detail. Kunterbunt, so lebt er auch jetzt: Er ist Journalist und schreibt seine Memoiren, er hat einen Papagei, einen Alfa 1750 GTV und eine Frau, ist Konsul von Guatemala in Monaco, Präsident von vier bedeutenden Klubs und sitzt in sechs Kongressen. Ein hektischer Arbeiter: Wenn das Telefon läutet, rast er ins Vorzimmer und sagt schon „Hallo", bevor er überhaupt den Hörer abgehoben hat.

Im riesigen Arbeitszimmer sind alle Wände voll gepflastert mit Bildern und Trophäen. Er galoppiert zu einer Wand, deutet auf jedes einzelne Bild, nennt den Namen dazu, und dahinter sagt er: Tot, auch schon tot, tot, der ist auch tot, tot, tot, tot; tot, leider auch schon tot, tot, tot. Hin

Mitte der sechziger Jahre tobten die zornigen Mini-Cooper in tollem Drift durch die See-Alpen und siegten dreimal

und wieder lebt einer noch, der paßt gar nicht so recht dazu, man ahnt es leider: Er macht's auch nicht mehr lange.
Dann eilt er zu einer anderen Wand, zieht mich hinterdrein: Louis Chiron und die Prominenz der Welt. Chiron mit Königen und Exkönigen in der ersten Reihe, darunter Chiron mit Churchill, Dulles und ein paar Fürsten, darunter Chiron mit Sinatra, Aga Khan und dem Papst.
Der Alte drängt mich zur nächsten Wand. Diplom einer Skischule in Kitzbühel: Herr Chiron, Louis, hat einen Kurs abgeschlossen und den Pistentest erfolgreich absolviert. Und Chiron geht in



Um diesen Renault gab es 1952 einen Skandal: Der Wagen war ein verkappter Prototyp, weswegen Monte-Chef Noghès abtrat

die Knie und wedelt auf dem Teppich, er imitiert die Windgeräusche: Chiron bei Schneesturm auf dem Hahnenkamm. Coco pfeift fragend aus dem Badezimmer.
Diplome an der Wand: Chiron hat 1942 den Montblanc bestiegen. Chiron hat Tennis gespielt, ist gelaufen und geschwommen, Ski und Auto gefahren. Zumeist hat er alle Wettbewerbe gewonnen, die Rallye Monte Carlo war eben auch dabei. Die Welt hat ihn geliebt, alle Großen haben ihn umschmeichelt. Die Königin von England erinnert sich an seine Scherze. Er erzählt, wie das damals war, und er deutet mir, daß ich die Königin sei und er sei Chiron. Er verbeugt sich vor



Ende der alten Zeit: Chiron auf Lancia

Erik Carlsson siegte 1962 auf Saab. Das war der Auftakt zur heutigen Vorherrschaft aller Rallye-Profis



Beginn des Profitums: Carlsson auf Saab

mir, lächelt traumverloren, er sagt Majesty und eine nette Pointe. Dann verharrt er still, bis der Applaus kommt.

Mitte der fünfziger Jahre wird die Rallye profaner. Etikette und Buffet treten in den Hintergrund, die letzten Concours de Confort werden durchgezogen. Um die Invasion an Nennungen einzudämmen, wird die Rallye sportlicher, der Professionalismus kommt auf. Erik Carlsson, der größte Rallyefahrer der Vergangenheit, siegt mit seinem 850-ccm-Saab 1962 und 1963 – das war die Einleitung zur Zeit der Super-Profis. Die Rallye Monte Carlo hat sich dann – mit Hopkirk und Aaltonen, mit Toivonen und Mäkinen, mit Elford und Waldegaard – eingereiht in das Niveau des genormten Spitzensports von heute: ohne Schnörkel, ohne Etikette, ohne Emotion. Aber auch mit Protesten. 1966 wurde die Vorherrschaft der Mini-Cooper nur durch Disqualifikation („Mängel am Beleuchtungssystem") gebrochen. Brutaler Hochleistungssport mit Millioneneinsatz auf klassischen Paßstraßen. Nur die sternförmige Anfahrt ist als sentimentales Relikt übriggeblieben aus der Zeit des heldenhaften Petersburg-Fahrers André Nagel, des Protestierers Rittmeister von Esmarch, der Frau Leutnant auf dem kalten Sitz und aller Namenlosen, die mitschrieben an der Geschichte eines Sports, an der Geschichte des Automobils.

Den großen Farbbericht über die 40. Rallye Monte Carlo, die vom 22. bis 29. Januar 1971 stattfand, lesen Sie im nächsten Heft.

Alle Nachkriegs-Gewinner

Jahr / Fahrer	Land	Marke	Hubraum
1949 Trevoux/Lesurque	(F)	Hotchkiss	(3 485 ccm)
1950 Becquart/Secret	(F)	Hotchkiss	(3 485 ccm)
1951 Trevoux/Crovetto	(F)	Delahaye	(4 455 ccm)
1952 Allard/Warburton	(GB)	Allard	(4 375 ccm)
1953 Gatsonides/Worledge	(NL/GB)	Ford Zephir	(2 262 ccm)
1954 Chiron/Basadonna	(MC/I)	Lancia	(2 451 ccm)
1955 Malling/Fadum	(N)	Sunbeam-Talbot	(2 267 ccm)
1956 Adams/Bigger	(GB)	Jaguar	(3 442 ccm)
1957 wegen Suez-Krise nicht durchgeführt			
1958 Monraisse/Feret	(F)	Renault	(845 ccm)
1959 Coltelloni/Alexandre	(F)	Citroën	(1 911 ccm)
1960 Schock/Moll	(D)	Mercedes	(2 180 ccm)
1961 Martin/Bateau	(F)	Panhard	(848 ccm)
1962 Carlsson/Häggbom	(S)	Saab	(841 ccm)
1963 Carlsson/Palm	(S)	Saab	(841 ccm)
1964 Hopkirk/Liddon	(GB)	BMC Mini Cooper	(1 071 ccm)
1965 Mäkinen/Easter	(SF/GB)	BMC Mini Cooper S	(1 275 ccm)
1966 Toivonen/Mikander	(SF)	Citroën	(2 175 ccm)
1967 Aaltonen/Liddon	(SF/GB)	BMC Mini Cooper S	(1 293 ccm)
1968 Elford/Stone	(GB)	Porsche	(1 991 ccm)
1969 Waldegaard/Helmer	(S)	Porsche 911 S	(1 991 ccm)
1970 Waldegaard/Helmer	(S)	Porsche 911 S	(2 247 ccm)

Porsche schaffte als erste Automarke drei Siege in ununterbrochener Reihenfolge: Seit 1968 sind die Stuttgarter ungeschlagen

Monte-Carlo-1



Training 1971



VW-Porsche 914/6
Training Rallye
Monte Carlo 1971
Foto: Dan Lopper

Stuart Turner: Vom namenlosen Beifahrer zum allgewaltigen



Der Mann, der Siege produziert

Vor zehn Jahren war er noch ein kleiner Buchhalter. Vor einem Jahr gab er bei einer Rallye eine halbe Million Mark zuviel aus und wurde Direktor: Stuart Turner (38) ist Chef des Motorsports von Ford Europa. Wenn er will, kann er Jackie Stewart an 20 Tagen im Jahr für seine Firma tanzen lassen. Jetzt will er Deutsch lernen. Drei Wochen Einzelkurs in Düsseldorf für 6000 Mark. Herbert Völker besuchte Turner in England: Haus Little Gibcracks, Danbury, Essex.



Mit 21 fährt er seine erste Rallye. Als Co-Pilot, denn er ist ein schlechter Autofahrer und kann sich kein eigenes Auto leisten. Jahrgang 1933, Sohn eines Elektrikers in den Midlands, nur bis 16 in der Schule, dann die vorgezeichnete Laufbahn des kleinen Beamten. Beginn mit 140 Mark monatlich. 1953 ist sein Aufstieg nicht mehr aufzuhalten: Er wird Rechnungsprüfer, 200 Mark monatlich, eine Stunde Mittagspause. Junior-Rechnungsprüfer Godfrey Stuart Turner legt die Akribie seines Berufs auf das Hobby um: Er fährt Hunderte kleiner und kleinster Rallyes. Der Buchhalter im Cockpit perfektioniert die hohe Schule der Navigation. Er wechselt die Fahrer wie die Socken, bis zu Eric Carlsson. Dieser Beifahrer ist nicht Ersatz eines Sandsacks, sondern dominierende Persönlichkeit. Ein guter Fahrer wird er nie: 1960 vernichtet er einen Herald auf der Monte, „schläfrig und schlecht fahrend".

Als sich 1960 zwei rallyefreie Wochenenden hintereinander ergeben, heiratet er. Seine Frau Maggie bleibt Unter-Rechnungsprüferin in Stuarts Abteilung. In diesem Jahr schlägt dem kleinen Buchhalter die große Stunde: Ein 1000-DM-Job in der Redaktion von „Motoring News". Die bisherigen Vorgesetzten sind enttäuscht: „Sie hatten das Zeug zu einem tüchtigen Buchhalter. Sie hätten Oberbuchhalter werden können."

Zufälle bringen ihn 1961 an die Spitze des BMC-Competitions Departments in Abingdon. Man ist daran gewöhnt, mit Healey und Austin bei Rallyes präsent zu sein und fünfunddreißigste Plätze heimzubringen. Es ist ein fröhlicher, unbelasteter Haufen. Turner arbeitet ernsthaft und professionell. Er verpflichtet Paddy Hopkirk, dann Rauno Aaltonen, dann Timo Mäkinen. Gute Zusammenarbeit mit Minikonstrukteur Issigonis, brutales Durchpeitschen eines totalen Serviceplans – „wir sind allgegenwärtig, der Gegner glaubt an Geister" –, das Entdecken und Aufbauen unvergleichlicher Fahrerpersönlichkeiten, dies macht ihn zum Chef des erfolgreichsten Rallye-Stalls aller Zeiten. Minis siegen in Monte Carlo Jahr für Jahr, sie siegen überall. Stuart Turner, der Vater der fliegenden Finnen und der fliegenden Minis.

Nach zweijährigem Gastspiel bei Castrol, wo er Herr über ein jährliches 11-Millionen-Mark-Werbebudget war (1967), übernimmt er das Competitions Department von Ford in Boreham.

Exbuchhalter Turner exerziert bei der World-Cup-Rallye den Totaleinsatz eines Industriegiganten durch. Niemand glaubt, daß ein Mann wie Mikkola oder Mäkinen einen Escort heil über 25 000 Kilometer bringen kann. Stuart Turner macht's möglich, mit Super-Vorbereitung und Super-Service, mit viel Einfühlungsvermögen und der Kunst, seinen Fanatismus auf gro-



ße und kleine Helfer zu übertragen: Der chilenische Ford-Importeur setzt für einen 1000-km-Abschnitt eine Armee von 100 Mechanikern mit Funkgeräten in Marsch. Nur Unfälle können seine Wagen stoppen (Clark, Malkin), fünf von sieben Boreham-Wagen sehen Mexiko. Die Plätze eins, drei, fünf, sechs und acht bringen weltweite Publicity, aber auch Mehrausgaben von einer halben Million Mark gegenüber dem Voranschlag. Die Ford-Gewaltigen saldieren die roten Zahlen lächelnd und schaffen ein paar Wochen später die Abteilung „Europäischer Motorsport". Turner avanciert zum Direktor und ist verantwortlich für alle Sparten des Ford-Motorsports. Er wird damit auch der Kölner Neerpasch-Crew übergeordnet.

Turners Religion ist der Professionalismus, totale Konzentration auf die jeweilige Aufgabe. Dieser brutale Düsseldorfer Deutschkurs paßt zu ihm; andere machen Abendkurse, Turner geht zur Gehirnwäsche nach Düsseldorf. Zu einem perfekten Verkehr mit der Kölner Sportabteilung gehört eben auch die Kenntnis der Sprache. Vor zwanzig Jahren lernte er Russisch bis zur Dolmetscherreife, weil es damals zu seinem Militärjob gehörte. Er hat alles vergessen. Er wird auch Deutsch wieder vergessen, sobald es nicht mehr zu seinem Job gehört.

Stuart Turner ist Manager. Er sagt nicht: „Ich lebe für den Motorsport." Er ist aber idealistischer, als er zugibt: An freien Abenden hält er Vorträge in lokalen Klubs. Turners Rechtfertigung, falls man ihm Idealismus nachsagen sollte: „Was gut für den Motorsport ist, ist gut für Ford." •

„Ich plädiere für die Freiheit jedes Menschen, auf den Himalaya zu steigen"

Stuart Turner zur Formel 1: „Die Situation ist zum Verzweifeln krank. Geld hat zwar immer eine große Rolle gespielt, aber heute mehr denn je. Daß sich schwächere Fahrer mit Geld oder mit Hilfe von Sponsors in Formel-1-Ställe einkaufen, ist tragisch. Die finanzielle Gesundung der Branche könnte durch eine Art freiwillige Selbstkontrolle aller Formel-1-Ställe und vor allem durch echte Gegenwerte für die Sponsors erreicht werden. Bisher sind die Sponsors meist Wohltäter, denn sie erhalten für ihr Geld viel zuwenig Werbung. Der Formel-1-Sport ist realistisch als Bestandteil des Showbusineß zu sehen. Ford wird nur dann weiter mitspielen, wenn es auch seine ‚Show' hat. Wir dürfen zur Zeit an zwanzig Tagen im Jahr Jackie Stewart für Reklameeinsätze einplanen. Das hat Sinn."

Stuart Turner über Sicherheit: „Der Kampf der GDPA ist eine traurige Angelegenheit. Die Vereinigung der Grand-Prix-Fahrer hat sich bereits ein verheerendes Image in England verschafft, sie verstrickt sich immer tiefer in ihrem eigenen Durcheinander. Wir alle billigen den Fahrern größtmögliche Sicherheit zu, aber die GDPA kämpft auf die falsche Art und Weise.

„Wenn wir gegen Porsche antreten, dann auch gleich eine Stufe höher"

Wir müssen uns darüber klar sein, daß wir einen gewissen Todeszoll akzeptieren. Ich plädiere für die Freiheit jedes Menschen, auf den Himalaja zu steigen. Die Gefahr besteht, daß die Welt eines Tages völlig grau ist. Bevor wir nur noch Batteriemaschinen sind, werden Dinge wie der Motorsport einige Aufregung in unser Leben bringen."

Stuart Turner über den GT 70: „Wir lassen uns ungern von den Porsche und Alpine um die Ohren fahren. Das war einer der Gründe für die Entwicklung des GT 70. Wir werden Prototypen in dieser Saison bei der Tour de France (unter deutscher Flagge) und der Korsika-Rallye einsetzen. Falls sich Ford für eine Serie des Wagens entschließt, haben wir damit endlich ein Siegauto für Monte Carlo. Mittelmotor, rund 650 Kilo und 260 PS aus dem deutschen 2,6-l-Motor, den wir vorzugsweise verwenden wollen, machen ihn für Rallyes und Rennen zu einer Superwaffe. Uns war klar: Wenn wir gegen Porsche wieder antreten, wollen wir nicht gleichziehen, sondern eine Stufe höher stehen."

Stuart Turner über Rallyes: „1970 der World Cup, 1971 London–Sydney, dieses Jahr ein Safari-Großeinsatz, das alles geht ins Geld. Neben der Safari ziehen wir daher 1971 nur ein Sparprogramm durch: Schweden, Schottland, 1000 Seen, RAC, alles bereits mit den 16-Ventil-Escorts mit rund 210 PS. Das Team bleibt Mikkola/Palm, Mäkinen/Liddon und Clark/X. In der Safari, die auf den „alten" TwinCam-Escorts gefahren wird, haben wir als Gäste Joginder Singh und Vic Preston jun."

Stuart Turner über Ford Köln: „Als mir die Mitverantwortung über die deutsche Rennabteilung übertragen wurde, war ich glücklich überrascht über die perfekte Übereinstimmung mit Jochen Neerpasch. Boreham und Köln arbeiten nahtlos zusammen: Renn-Escorts für Deutschland werden in Boreham gebaut, hingegen ist Köln in der Präparierung von Renn-Capris besser, so daß England diese aus Deutschland holen wird. Peter Ashcroft, der Chef-Motoringenieur von Boreham, arbeitet derzeit in Köln, um dem deutschen 2,6-l-Triebwerk standfeste 260 PS zu entlocken. Einstweilen bleiben wir dabei, daß Ford Köln keine Rallyes beschickt, weil wir glauben, daß Boreham die größere Erfahrung hat. Für die Safari ergab sich ein Problem. Die deutschen PR-Leute wollten auch 1971 unbedingt deutsche Capris in Kenia sehen, weil Ford Köln im Vorjahr so viel Geld hineingesteckt und das Interesse angeheizt hatte. Neerpasch stimmte aber mit mir überein, daß doppelgleisiger Einsatz Unsinn ist. Auf den Vorschlag, zumindest einen deutschen Fahrer in einen der englischen Escorts zu setzen, mußte ich antworten: Sicherlich bringt das Publicity in Deutschland, aber das Wichtigste bleibt immer noch der Sieg." •

BRIEFE

Tankwart streikte

DAZ Nr. 2: Testalltag. Kein Service an der Autobahn-Tankstelle

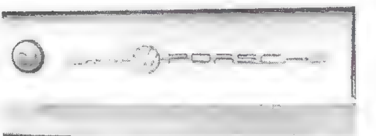
Am 13. Dezember 1970 fuhr ich mit meinem Wagen gegen 5.30 Uhr morgens die Autobahn Köln–Oberhausen. Da aber ein Auto Sprit haben muß, entschloß ich mich – trotz noch ca. 15 l Tankinhalt –, bei der BP-Tankstelle Ohligser Heide zu tanken. Obwohl die Tankstelle hell erleuchtet war, zeigte sich weit und breit kein Tankwart. Erst nach fünf Minuten und mehrmaligem Rufen kam der Tankwart mit beiden Händen in der Hosentasche „angeschlichen". Auf meine Bitte nach Benzin erhielt ich dann die schläfrige Antwort: „Ich gebe kein Benzin, ich habe Feierabend!" Ich war doch sehr verdutzt, denn soweit mir bekannt ist, sind BAB-Tankstellen Tag und Nacht zur Benzinabgabe verpflichtet. Erst nach mehrmaligem Fragen von zwei weiteren eingetroffenen Tankwilligen und mir erhielten wir dann die lakonische Aussage: „Fahren Sie zur nächsten Tankstelle". Laut Straßenkarte war diese zwar nur 17 km entfernt, aber wie sieht es aus, wenn wirklich mal „Benzin in Not" ist? Als Erklärung kann ich mir nur vorstellen, daß der besagte Tankwart nicht pünktlich abgelöst worden ist.

Heinz-Christoph Blied
5 Köln 41

Zwei Buchstaben zuviel

DAZ Nr. 26: VW-Porsche 914/6 am Ende – Die Hintergründe der Fehlplanung

Wer auch nur eine Ahnung von Marketing hat, wird den Grund dafür nicht in der Tatsache suchen, daß er einen zu hohen Verkaufspreis hat, sondern daß er einen



Hemmt VW-Emblem den Verkauf?

Bestandteil zuviel aufweist: den kleinen Blechring mit den Buchstaben V und W übereinander – vor dem Wort Porsche. Nach meiner Vermutung wird die gleiche „Ingenieurleistung" auch dem K 70 schwer zu schaffen machen, und der kürzliche Preiszerfall der VW-Aktie scheint dies zu bestätigen.

Dr. rer. pol. Fausto D. Meniconi
8049 Zürich/Schweiz

Ihre Titelgeschichte „VW-Porsche 914/6 am Ende" war für mich die Bestätigung einer privaten Prognose. Wie viele, hätte auch ich mir gern diesen Wagen gekauft, wenn sein Preis in vernünftigem, das heißt rationellem Verhältnis zum gebotenen Wagen gestanden hätte. Nun bin ich mir aber nicht ganz im klaren über die Tatsachen. In der Zeitschrift „auto, motor und sport" hat die VW-Porsche-Vertriebsgesellschaft einen dort nach Ihrem Bericht erschienenen Artikel dementiert, demzufolge die Produktion eingestellt sei. Was ist nun wirklich der Fall?

Holger Dirksen
28 Bremen

Der in der Deutschen Auto Zeitung veröffentlichte Bericht entspricht den Tatsachen. Er wurde auch nicht dementiert. Die Gründe, warum die erwähnte Zeitschrift ein Dementi erhielt, sind der Redaktion nicht bekannt. (Anm. d. Red.)

Verchromter Auspuff

DAZ Nr. 2: Autos und Mädchen, Mercedes SSK

Der SSK ist Rasse, und Fotomodell Heidi im Mini dazu ganz nett anzusehen. Aber die „Kompressorröhren", die tun weh! Auf dem Motorfoto ist deutlich zu sehen, welche Funktion die verchromten Röhren haben. Mit dem Kompressor haben sie wahrhaftig nichts zu tun. Auf Veteranen-Rallyes und in Automuseen kann man von Besuchern immer wieder die haarsträubendsten technischen Weisheiten vernehmen, da passen auch die „Kompressorröhren" hin.

Hans-Otto Neubauer
2 Hamburg 52

Erste Hilfe: Hundehalsband

DAZ Nr. 2: Die Geschichte der Rallye Monte Carlo, Lederriemen mit Nägeln waren die ersten Spikes

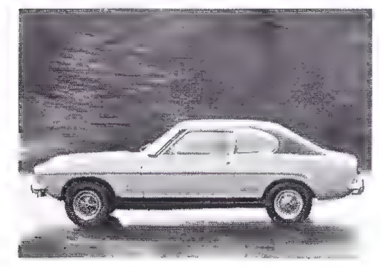
Die Nagelmethode geriet auch nach dem ersten Weltkrieg kaum in Vergessenheit. Denken Sie nur an die Sandbahnfahrer und manche winterlichen Motorrad-Geländeprüfungen. Noch 1953 hatte ich mit dieser Primitivmethode viel Glück. Als bei der DMV-Geländeprüfung im Februar der waldige, verschneite Kurs durch plötzlichen Regen wegen Eis kaum noch zu befahren war, da kaufte ich in einer Tierhandlung die billigsten Hundehalsbänder auf und schnallte sie brav um das Hinterrad meiner DKW RT 200. Das funktionierte prima. Zwar verlor ich so nach und nach alle diese kleinen Lederriemchen samt Nägelchen, doch im Ziel war ich mit meinem ultraleichten Gespann (Seitenwagen von Stolz in Berlin mit der

damals legendäre Gummi-Torsionsfederung) vor den bulligen BMW, Horex und „Elephanten". Diese Hundehalsband-Goldene kostete mich manchen Klaren, denn die Konkurrenten hatten erst geglaubt, die 200er sei gar keine echte 200er. Und wollten protestieren. Zumal die Beweise unterwegs auf der Strecke im Schnee lagen.
Dieter Knust
506 Bensberg-Untereschbach

Nur Kaltluft aus Luftklappen

DAZ Nr. 2: Vergleichstest Opel Manta gegen Ford Capri

Der getestete Capri hat ein Kunstlederdach und ist dadurch um ein paar Kilometer langsamer. Negativ beim Manta: Luftklappen in der Mitte des Armaturenbretts anstatt



Capri mit Kunstlederdach

an der Seite wie beim Capri. Bei beiden Autos kommt aus diesen Luftschlitzen leider nur kalte Luft. Schlecht schließende Fenster beim Manta, da die Fenster nicht eingerahmt sind. Bei beiden Wagen sind für Nebellampen hinten und vorne keine Möglichkeiten zum diebstahlsicheren und kantenfreien Einbau, was beim Waschen als sehr störend empfunden wird.
Fred Schoolman
298 Norden

Keine Austausch-Motoren

Im Vergleichstest Manta 1,9 SR/Capri 2000 GT XLR bringen Sie auf Seite 29 einen Ersatzteilpreise-Vergleich. Dabei stellen Sie auch den Opel-AT-Motor (Teilmotor) dem Capri-2000-Motor gegenüber, wobei Sie den Capri-Motor als AT-Motor bezeichnen. Bei dem besagten Ford-Motor handelt es sich um einen kompletten Servicemotor einschließlich Ölfüllung, also um einen neuen Motor ohne Nebenaggregate. AT-Motoren gibt es bei Ford überhaupt nicht. Der Preisvergleich in der DAZ gibt dadurch ein völlig schiefes Bild, bei dem Ford zu Unrecht sehr schlecht abschneidet.
Ford-Werke AG,
Presseabteilung,
Toni Mandla,
5 Köln 21

Abwerbung gescheitert

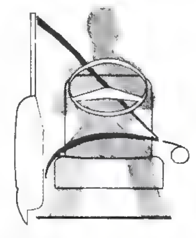
Briefaktion des VW-Werks für den K 70 bei Besitzern von Mittelklassewagen

Mit einem ersten Brief schickte uns das VW-Werk einen Beutel Wasser: „Das erste Wasser in einem VW-Motor". Zwei Wochen später kam der zweite Brief: „Sie fahren einen Wagen, dessen Dimensionen sich mit denen des neuen VW K 70 vergleichen lassen ... Was immer Sie sich als nächsten Wagen kaufen werden: Sie haben mit dem Schreibtischtest eine sehr nützliche Vergleichsliste, die Ihnen zeigt, was man von einem Auto zu einem vernünftigen Preis heute alles verlangen kann ..." Unser Pkw hieß Fiat 125. Daraus schließe ich, daß VW alle Fahrer der Mittelklasse – ausgenommen VW-Fahrer – mit diesem Schreiben behelligte. Mich stört daran die Voreingenommenheit von VW und die Selbstsicherheit. Das Geld, das für diese Briefwerbung herausgeschmissen wurde, hätte man dazu verwenden sollen, die Kalkulation für den K 70 günstiger zu gestalten. Die Zukunft für den K 70 sieht bei den augenblicklichen Preisen so aus wie für den VW-Porsche, für den sie bereits begonnen hat. Übrigens, ich kaufte keinen K 70, sondern einen Fiat 124 Sport 1600.
Wolfgang Hupfeld
5893 Kierspe 1

Türen können klemmen

DAZ Nr. 2: Nachrichten – Super-Automatik-Gurt mit Befestigung an den Autotüren

Leider kann ich mir nicht gut vorstellen, daß diese Gurte sich nach einem Unfall noch lösen sollen, wenn die Türen klemmen und nicht mehr aufgehen. Bei den normalen Zwei- oder Dreipunktgur-



Problematisch: Türbefestigung

ten kann man das Schloß entsichern und notfalls noch aus den Fenstern den Weg in die Freiheit suchen. Beim Super-Automatik-Gurt ist der Fahrer dagegen ein Gefangener seines Autos. Anders wäre das, wenn man an dem Punkt die Gurte lösen könnte, an dem sie zusammenlaufen.
Günter Zapp
5569 Trittscheid bei Daun



Für frohes Fahren
Nur Touren-Sportpullover trägt Peter Noiesen von BMW-Krim (Hamburg), weil Kragenknöpfe und Krawatten am Hals erwürgen. Frische und Behaglichkeit bringen auf Reisen saloppe Pullover. Für gute Autofahrer jetzt unentbehrlich

Mit und ohne Autowappen von **allen** Typen lieferbar und dazu auf Wunsch den Rückenaufdruck: Racing Team. In den Größen 3–7, für Kinder Gr. 92–164. Farben: Weiß, Hellblau, Hellrot, Gelb. Baumwoll-Autopullover DM 12,– und Touren-Sportpullover DM 19,80 (formfest, bügelfrei, pflegeleicht), **ohne** Aufdruck DM 2,– billiger. NN-Versand zzgl. Spesen.

Pulli-Versand HARMS
4551 Neuenkirchen, Postf. Abt. 184, Tel. 05465/634

Günstige Anfertigung von Motorclub-Pullovern. Prospekt und Angebot gratis.



DAZ AUTOMARKT

BMW

Alpina-BMW 2800 CS Coupé, 71, modifiziert, Motor 0 km, über 300 PS, 10fach racingbereift mit Felgen. Technisch und optisch wie neu. Neupreis weit über 60000,– DM, mit viel Zubehör für nur 45000,– DM zu verkaufen. Straßenfahrzeug wird in Zahlung genommen, Eigenfinanzierung. Weißmann-Racing, 672 Speyer, Tullastr. 40, Tel. 06232/4660

Opel

Batterie-Ladegerät 6 u. 12 Volt	DM	40,--
Auto-Batterie Rek. C	DM	102,45
Heckfenster-Heizscheibe 6 u. 12 Volt	DM	21,25
Verbandskissen DIN-gepr.	DM	24,--
Versand per Nachn., Katalog gegen	DM	0,60

Manfred Haller, 7851 Binzen, Postfach

Rallye Kadett 1900, bis 30000 km, gelb, jetzt oder später gesucht. Angebote an Helmut Kopp, 708 Aalen-Hofh., Weilerstraße 28.

Honda

Honda N 600 G, Bj. 69, 25000 km, 4 Halogen, gelb, TÜV 11. 72. Schlierf, 5371 Sistig, Nr. 42.

Garagen



KARL LENDERS Garagenbau Abt. U 4042 Glehn/Neuß

Ford

FORD-CAPRI-Motorbodenschutzplatte
Preis 15,- + MwSt. AUS KUNSTSTOFF
Fordern Sie Prospektmaterial an – **WITTERUNGSBESTÄNDIG**
W. Dübel · 5122 Kohlscheid · Bendstr. 48

Ford Shelby GT 500, Erstzulassung 15. 8. 69, Neupreis 40800,– DM. Außerdem Extras: 4 Koni Stoßd., Radio, Stereo-Anlage, 1 Scheel-Schalensitz, 1 Recaro-Sportsitz, Kotflügelverbr., Stromkreisunterbr., zwei 7″-Felgen, zwei 8″-Felgen, 4 Racingreifen, Austauschmaschine nur 1500 km, Garagen-Zweitwagen. Verhandlungsbasis 20000,– DM. Nehme Porsche in Zahlung. Tel. täglich von 9–18 Uhr 0611/341454, 623 Ffm., Westerbachstr. 160.

BLMC

Heiße Mini-Motore, 850 ccm u. 1000 ccm. Kompl. mit Getriebe, gen. überholt und frisiert, 0 km, ca. 45–50 PS, preiswert abzugeben. Näheres unter Chiffre 1471.

Pontiac

Suche gut erhaltenen Motor zu kaufen für Pontiac Firebird 350, Baujahr 1969. Dau, 462 Bochum, Haderslebener Str. 2, Tel. 35401.

Anzeigenschluß
DAZ Nr. 6
12. Febr. 1971

Mercedes

Mercedes 300 SEL 6,31, Baujahr 1969, 52000 km gelaufen, Unfallfahrzeug. Das Fahrzeug kann bei der Firma Mercedes-Wilberz, 405 Mönchengladbach, Krefelder Str. 35, besichtigt werden.

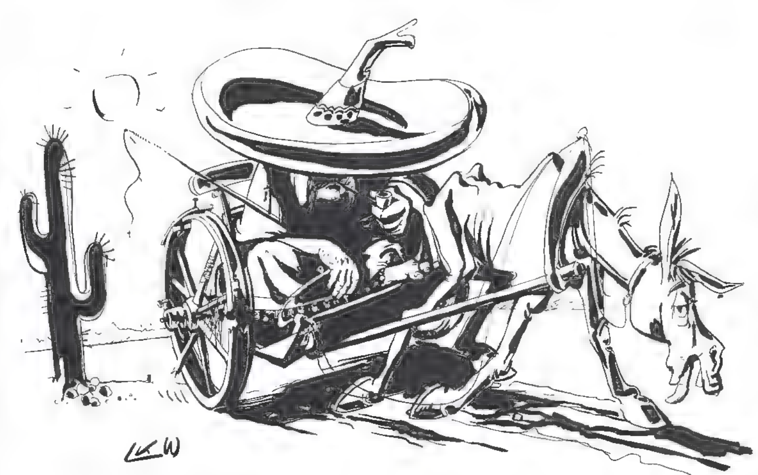
K-SN 544
Selbstklebende **Racing-Nummernschilder** ganz aus Plastik - daher haltbar
DM 9,- Stück
Tägl. Versand per Nachn. od. Vorkasse portofrei.
Günter Seifert 5 Köln, Hansaring 111
Händler Angebot anfordern.

Rennwagen

Grp. 7 Rennwagen, orig. engl. Lotus 23, Fahrgestell 2 J. alt, auf n. Stand. VB 8800,– DM. Grp. 6 od. 7 Rennwagen CanAm-Spyder, orig. engl. Werks-Falcon m. superleichter Aluminium-Karosse. F-1-Bremsen, 1 J. alt, geeignet bis 5-l-Motoren. VB. 11500,– DM. 1600-ccm-Cosworth-Twin-Cam Motor, ca. 170 PS, n. Stand. 5-Gang-Hewland-Getriebe, superleicht. Versch. BMW-Renngetriebe u. Magnesium-Felgen von 5–13 Zoll. SSK-Racing-Team, Tel. 08192/610. Finanz. möglich.

Sizilianischer Maultierkarren

mit zugkräftigem Langstreckenmuli (garantiert störrisch), in Jahrhunderten ausgereiftes Modell, Speichenräder, Holzarmaturen, abgasentgiftet, Stangenbremse, Eisengürtelreifen, Lederzügel.





Haben Sie ein schnelleres Gefährt zu verkaufen, oder suchen Sie eins?

Eine Kleinanzeige in der Rubrik Auto An- und Verkauf kostet pro Zeile 3,– DM.

Bitte veröffentlichen Sie folgende Anzeige

Text: ______________________

Name: ______________________
Ort: ______________________
Straße: ______________________

______________________ Unterschrift

DEUTSCHE AUTO ZEITUNG, KÖLN, POSTFACH 1690

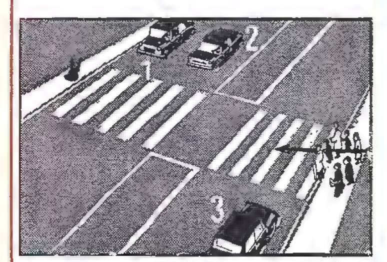
Neu von Dippeling Dagama:

Da-freut-sich-Bello-Zubehör

Und nicht nur Bello strahlt. Auch das Herrchen freut sich: Keine nassen Sitze, kein umständliches Anhalten und Ans-Bäumchen-Führen mehr. Gediegene Plastik-Ausführung; kinderleichte Montage.

Prüfe Dich fit

Welches Fahrzeug muß anhalten und warum?



☐ Fahrzeug 3, damit die Sieben Schwaben möglichst rasch zu ihrem Hasen kommen können.

☐ Fahrzeuge 1 und 2, damit der Hase den Sieben Schwaben einen gehörigen Schreck einjagen kann.

☐ Keines der Fahrzeuge, da Has' und Schwaben ihre Streitigkeiten in Gottes freier Natur und nicht auf unseren ohnehin schon überlasteten Straßen austragen sollten.

Große Gestalten der Automobilgeschichte (II)

Der nasse Baron





Am 2. 3. 1911 erhält der junge Automobilist Heiner Freiherr von Schrumm einen Brief. Der Automobilclub von England – heißt es da – kenne des Freiherrn rennsportliche Qualitäten und lade ihn daher als Vertreter Deutschlands zur Teilnahme an der ersten Rallye Calais–Dover ein. Die Wagen würden gestellt, außer leichter Bekleidung brauche er nichts mitzubringen, er solle sich doch bitte am 1. 4. am Fuß der Mole von Calais einfinden, dort unten warte schon ein Wagen samt Monteur ... Zuerst hatte der Freiherr seine Bedenken, allzu abenteuerlich erschien ihm der Gedanke eines solchen Rennens. Doch dann siegte sein Stolz: Was die Engländer konnten, konnte ein deutscher Freiherr noch lange. Und so kam es, daß er tatsächlich am 1. 4. vor den Augen seiner feixenden Freunde – denn die hatten den Aprilscherz erdacht – nichtsahnend in das noch reichlich kühle Kanalwasser stieg, auf dessen Grund er nach längerem Suchen zwar keinen Rallyewagen, jedoch den nassen Tod fand. 25 Jahre später setzte ihm der Deutsche Automobilverband „in Anerkennung seiner vorbildlichen Haltung" an eben der Stelle, an der v. Schrumm das Wasser zum letzten Male betreten hatte, ein Denkmal. Es ging jedoch leider ebenfalls unter.

Wußten Sie schon

● daß in der Großstadt nicht nur junge, unerfahrene Mädchen unter die Räder kommen können, sondern auch und gerade alte, erfahrene Matronen?

● daß man heuzutage im Auto Strecken in wenigen Stunden zurücklegen kann, für die man früher zu Fuß etliche Minuten gebraucht hätte?

Das Wort der Woche

„Was heißt das: ich soll nicht so schnell fahren? Ich denke, du fährst!"

(Uralter Autofahrerwitz, der an dieser Stelle zum 500sten Male publiziert wird. Wir gratulieren.)

Sportfans

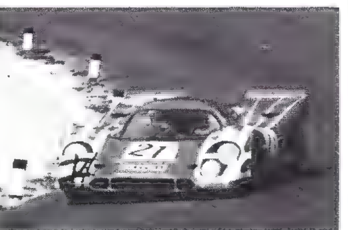
Auf besserem Papier bringt die DAZ einen Sonderdruck der Sport-Doppelbilder, als farbige Posters in der Größe 426 x 283 mm, zum Preis von DM 1,— inkl. Versandkosten. Bei der beschränkten Anzahl der Drucke sollten Sie sofort bestellen.



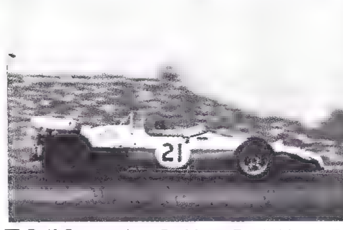
☐ Ahrens, Merzario, Abarth



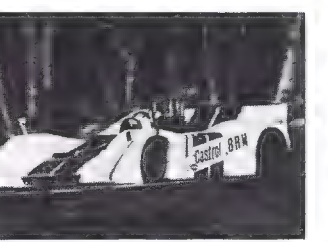
☐ Hans Stuck, BMW 2002 TI



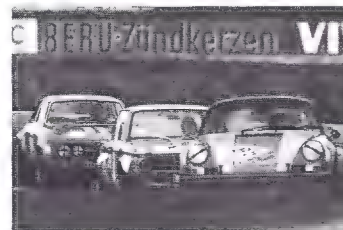
☐ Vic Elford, Porsche 917



☐ Rolf Stommelen, Brabham-Ford F 1



☐ Pedro Rodriguez, BRM Chevrolet



☐ Hockenheim 1970



☐ Chevrolet-Camaro



☐ Training Monte Carlo 71

Bitte schicken Sie mir das angekreuzte Poster zu. DM 1,— pro Stück lege ich bei.

Vor- und Zuname

Postleitzahl / Wohnort

Straße / Hausnummer

Bitte ausschneiden und einsenden an:
Deutsche Auto Zeitung, 5000 Köln 1, Postfach 101750

Anzeigenschluß
Deutsche Auto Zeitung Nr. 6
12. Februar 1971

DAZ TEST

Die Deutsche Auto Zeitung bringt in jeder Ausgabe zwei umfassende Tests, natürlich in Farbe, mit allen wichtigen technischen Daten in übersichtlicher Tabellenform. Eine Information, die Ihnen zeigt, wo die schwachen Punkte oder die Stärken Ihres jetzigen oder zukünftigen Autos liegen.

Die Ausgaben mit den Testberichten können wir Ihnen noch kurzfristig zum Preis von 1,50 DM liefern.

Bestellen Sie am besten sofort.

Bestellschein

- ☐ Mini MK 2 (20/69)
- ☐ Matra 530 (21/69)
- ☐ Fiat 124 S (22/69)
- ☐ Opel Diplomat E (23/69)
- ☐ Porsche 911 T 2,2 (25/69)
- ☐ VW 181 (12/70)
- ☐ BMW 2800 (15/70)
- ☐ Commodore 2800 + Test u. Tuning (21/69)
- ☐ Opel Manta (22/70)
- ☐ VW K 70 (23/70)
- ☐ Renault 16 (24/70)
- ☐ VW 1302 S 59 PS (25/70)
- ☐ Iso Grifo 7 Ltr. (2/71)
- ☐ Opel Ascona 16 S (3/71)
- ☐ Javelin SST (20/69)
- ☐ Austin Maxi (21/69)
- ☐ Triumph TR 6 (22/69)
- ☐ Ford Capri (24/69)
- ☐ Peugeot 304 Cabrio (15/70)
- ☐ Vergleich Lotus Europa – Matra 530 XL – VW Porsche 914 (19/70)
- ☐ Renault 4, 34 PS (21/70)
- ☐ Simca 1100 Special (22/70)
- ☐ Renault 6 (23/70)
- ☐ Ford Taunus (24/70)
- ☐ Fiat 124 Sport 1600 (25/70)
- ☐ Vergleich: Opel Manta – Ford Capri (2/71)
- ☐ Citroën GS (3/71)

Bitte deutlich ausfüllen und einsenden an:
Deutsche Auto Zeitung, 5000 Köln, Postfach 101750

Vor- und Zuname

Postleitzahl/Wohnort

Straße/Hausnummer

Den Betrag von 1,50 DM pro Heft lege ich bei.

Harald R. Sattler: Hintergründe



Themen aus dem nächsten Heft:



Nr. 5 ab Donnerstag, dem 18. Februar, am Kiosk



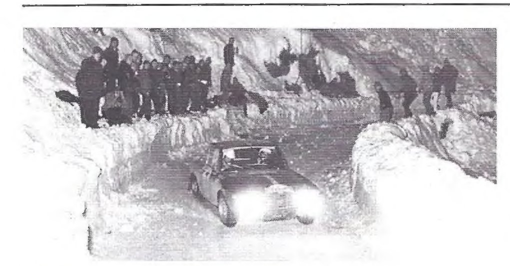
Dauertest Peugeot 504

50 000 Kilometer legte der Dauertestwagen der Deutschen Auto Zeitung inzwischen zurück und hat nun sein Pensum erfüllt. Bestätigt die Praxis seinen Ruf, ein solides und problemloses Auto zu sein?



Geld durch Politur?

Lohnt es sich, einen gebrauchten Wagen vor dem Verkauf besonders schön zu machen? Die Deutsche Auto Zeitung probierte aus, ob man für ein auf Hochglanz poliertes Auto tatsächlich mehr Geld bekommt.



Rallye Monte Carlo 1971

Nach drei Siegen in ununterbrochener Folge mit dem 911 sattelt Porsche im Rallyesport auf den 914/6 um. Bedeutet das ein Ende der Siege oder den Anfang einer neuen Erfolgsserie mit Mittelmotorwagen.



Welches Auto bremst am besten?

Bremsen sind wesentlich für die aktive Fahrsicherheit. Am Beispiel verschiedener Modelle untersucht die Deutsche Auto Zeitung, welchen Einfluß Bremssystem, Reifen und Motorlage darauf haben.

Verlag:
DEUTSCHE AUTO ZEITUNG
GmbH, 5 Köln,
Breite Straße 101,
Postfach 101750
Tel.-Sa.-Nr. (0221) 234733
Telex 8882133

Chefredakteur:
Hans Wilhelm Gäb

Stellvertreter:
Adolf Hüngsberg

Text:
Jürgen M. Reinke

Chef vom Dienst:
Hans H. Grassmann

Test:
Günter Wiechmann

Technik:
Clauspeter Becker

Versuch:
Dipl.-Ing. Hans-Hartmut Münch

Information:
Wilfried Nagel
Gernot Röthig
Hanns-Peter Rosellen

Sport:
Rainer Braun
Franz Fedler

Grafische Gestaltung:
Rainer Uhlen

Albert van Dülmen,
Klaus Stemmler

Herstellung:
Manfred Leenen (verantw.),
Gotlind Belz

Foto:
Wolfgang Drehsen

Ständige Mitarbeiter:
Dipl.-Ing. Jürgen Stockmar, Willi Mertens, Fred Car, Horst H. Baumann, Lützel Jeman, F. K. Waechter, Huschke von Hanstein, Gero Hoschek, Heinz Prüller, Herbert Völker

Anzeigenleiter: Wolfgang Robert
Telefon: (0221) 218982

DEUTSCHE AUTO ZEITUNG,
das unabhängige Auto-Magazin,
erscheint alle vierzehn Tage.

Vertrieb:
(Einzelverkauf, Grosso- und Bahnhofsbuchhändler, Ausland)
Verlags-Union, Zeitschriften-Vertriebsgesellschaft mbH & Co. KG.,
62 Wiesbaden, Postfach 808.
Telefon: 2771/2772,
Fernschreiber: 04186116
(Postabonnements, WZ und LZ)
HEINRICH BAUER VERLAG,
2000 Hamburg 11, Postfach 112202.
Verantwortlich für Österreich:
Zeitschriften-Großvertrieb
Hermann Waldbaur GmbH, Salzburg 1,
Franz-Josef-Straße 21, und Wien VI,
Gumpendorfer Straße 51–55.
Einzelverkaufspreis DM 1,50
Bezugsbedingungen:
Abonnementspreis bei Lieferung frei Haus DM 1,50 zuzüglich ortsüblicher Zustellgebühr (alle Preise einschließlich 5,5% Mehrwertsteuer)

Belgien bfr. 25,–, Dänemark dkr. 3,60,
Frankreich ffr. 3,–, England p 20,
Italien Lire 320,–, Luxemburg lfr. 23,–,
Niederlande hfl. 2,–, Österreich ö. S. 13,–,
Schweden skr. 3,– (incl. moms),
Schweiz sfr. 2,–, Spanien Ptas 38,–

Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 3

Satz: bauer druck köln KG

Druck: Smeets Drukkerijen N. V. Weert




Die QUICK ist heute eine der am meisten
in der Presse und im Fernsehen zitierten Zeitschriften.
Man beruft sich auf die QUICK, weil sie eine
klare Meinung hat, weil sie
Unbequemes ausspricht.
Q
QUICK

Mit Pan Am und 4980 Mark erfüllt sich der Traum Ihrer Kindheit - eine Reise in die Südsee und rund um die Welt.

Sie werden mit planmäßigen Pan Am Jets in der Economy-Klasse reisen. Wir bringen Sie von Frankfurt über Bangkok nach Bali. Tempeltänze, Inselrundfahrt, die Holzschnitzer von Mas und die Maler von Ubud – 3 Tage sind Sie Gast auf der Insel der Götter. Von Bali fliegt Pan Am Sie nach Sydney. Hier haben Sie die Möglichkeit, sich an einem ganztägigen Ausflug durch den Eukalyptus-Nationalpark zu beteiligen, wo Sie die für Australien typischen Tiere sehen können. Eine Bootsfahrt auf dem Hawkesbury River durch Australiens schönste Landschaft krönt diesen Tag.

Nächste Station Ihrer Reise ist die Hauptstadt Neuseelands – Auckland. Von hier starten Sie zu einer großen Neuseeland-Rundreise. Sie werden Maoridörfer besuchen, die Hukawasserfälle sehen, den Pohutu-Geysir und die Stromschnellen von Aratiatia bewundern.

Irgendwann, auf dem Weg nach Papeete, Ihrer nächsten Station, überfliegen Sie die Datumsgrenze und haben einen Tag geschenkt bekommen. Die nächsten Tage können Sie beim Baden verbummeln, oder Sie nehmen die Gelegenheit wahr zu einem Ausflug nach der Nachbarinsel Moorea. Von Tahiti fliegen Sie über Pago Pago nach Hawaii. In Honolulu, Ihrem letzten Reiseziel in der Südsee, heißt es dann Abschied nehmen von Tänzen und Gesängen.

Eine Pan Am 747 bringt Sie zurück über Seattle, London nach Frankfurt – ein Traum ist Wirklichkeit geworden.

Die Reisetermine:

6. – 27. April 1971
4. – 25. Mai 1971
1. – 22. Juni 1971
6. – 27. Juli 1971
3. – 24. August 1971
7. – 28. September 1971
5. – 26. Oktober 1971
2. – 23. November 1971
14.12.1971 – 4. Januar 1972
4. – 25. Januar 1972
1. – 22. Februar 1972
7. – 28. März 1972

Schicken Sie den Coupon ein. Wir informieren Sie über alles Nötige, und träumen Sie nicht weiter.

Pan American World Airways
6 Frankfurt/M.,
Am Hauptbahnhof 12
Tel. 23 05 91
Abteilung Ferienpauschalreisen 11 F



Die erfahrenste Fluggesellschaft der Welt

Bitte senden Sie mir unverbindlich nähere Informationen über die Reisen rund um die Welt.

Herr, Frau, Fräulein ______

Ort ______

Straße ______

Telefon ______

Mein Reisebüro ______